



HAL
open science

Étude des points d'arrêt ferroviaires à faible fréquentation en région Midi-Pyrénées

François Pasquier

► **To cite this version:**

François Pasquier. Étude des points d'arrêt ferroviaires à faible fréquentation en région Midi-Pyrénées. Gestion et management. 2005. dumas-00407664

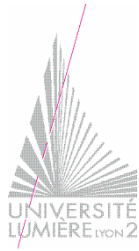
HAL Id: dumas-00407664

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00407664>

Submitted on 27 Jul 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITE LUMIERE LYON 2

FACULTE DE SCIENCES
ECONOMIQUES ET DE GESTION



**ECOLE NATIONALE DES
TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT**

**MASTER PROFESSIONNEL TRANSPORTS URBAINS ET
REGIONAUX DE PERSONNES**



**ETUDE DES POINTS D'ARRETS FERROVIAIRES A FAIBLE
FREQUENTATION EN REGION MIDI-PYRENEES**

Auteur : François PASQUIER

Responsables de stage : Alain FERRANDO et Michel MOLIGNIER

Membres du jury : Christian AMBROSINI, Bruno FAIVRE D'ARCIER,
Alain FERRANDO

Période de stage : du 04 avril au 30 septembre 2005

Soutenance de mémoire : 13 septembre 2005

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
REMERCIEMENTS	3
INTRODUCTION	4
PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ET ENJEUX DE L'ETUDE	11
I. LA REGION MIDI-PYRENEES : UNE REGION A CONTRASTE	11
II. LE TER MIDI-PYRENEES	20
III. UNE CONVENTION A RENEGOCIER DANS UN CONTEXTE CONCURRENTIEL	36
DEUXIEME PARTIE : 51 POINTS D'ARRET IDENTIFIES	41
I. ANALYSE DE L'EXISTANT : UN RESEAU MIDI-PYRENEES EN ETOILE	41
II. 51 POINTS D'ARRETS A FAIBLE FREQUENTATION IDENTIFIES	46
III. LE BILAN ECONOMIQUE DE CES 51 PAFF	49
TROISIEME PARTIE : ANALYSE FINE DES PAFF	63
I. LES CRITERES D'ETUDE	63
II. LE TRANSPORT A LA DEMANDE	67
III. SUITES DONNEES A CETTE ANALYSE DETAILLEE	74
CONCLUSION	76
GLOSSAIRE	78
BIBLIOGRAPHIE	79
TABLE DES MATIERES	81
TABLE DES ILLUSTRATIONS	84
ANNEXES	85

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier la SNCF pour m'avoir accueilli au sein de la Direction Déléguée TER Midi-Pyrénées à Toulouse et tout particulièrement Jean-Pierre MARTIN, Directeur délégué TER Midi-Pyrénées, Christian FLOCHLAY, chef de pôle Commercial et Alain FERRANDO, responsable de marché.

Je remercie également Michel MOLIGNIER, responsable des Etudes et Christian LAURET, responsable tarification et distribution, pour leur aide précieuse tout au long du stage ainsi que Bertrand PROST et Christelle LAUGA, respectivement responsable du pôle Gestion & Conventionnement et responsable du contrôle de gestion.

Mes remerciements s'adressent enfin à l'ensemble du personnel de la DDTER Midi-Pyrénées pour leur accueil et leur disponibilité à m'aider dans mon travail.

INTRODUCTION

Durant ces 6 mois de stage à la SNCF, dans le cadre de la formation en Master Professionnel spécialité Transports Urbains et Régionaux de Personnes, ma mission a porté principalement sur une étude des points d'arrêts ferroviaires à faible fréquentation.

La SNCF, l'entreprise exploitante des TER

Avant d'aborder le contexte à proprement parlé de cette étude, il convient d'apporter quelques éléments de présentation sur l'entreprise ferroviaire qu'est la SNCF.

La création de la SNCF

Le 31 août 1937, une Convention est signée et donne naissance, pour une durée de 45 ans, à la Société Nationale des Chemins de fer Français : La SNCF. Trois objectifs lui sont fixés :

- fusionner les divers réseaux existants pour en faire un réseau unique ;
- placer ce réseau sous la responsabilité de l'Etat ;
- équilibrer les recettes et les dépenses de l'exploitation du réseau.

La SNCF de 1938 est une société anonyme d'économie mixte dont l'Etat possède 51 % du capital et les 49 % restants appartiennent aux actionnaires des sociétés financières ayant succédé aux cinq anciennes compagnies.

Depuis sa création, la SNCF a connu des évolutions :

- l'avenant du 27/01/1971 où la SNCF devient responsable de son équilibre budgétaire ;
- l'entreprise devient un EPIC (Établissement Public à caractère Industriel et Commercial) en application de la LOTI du 30 décembre 1982 ;
- création de RFF (Réseau Ferré de France) en 1997 : cet EPIC devient propriétaire du réseau ferroviaire français et reprend les dettes de la SNCF. Cette dernière n'assume plus que son rôle de transporteur et exploitant du réseau.

Deux activités

Avec un réseau de 30 880 km et ses 175 416 salariés, la SNCF assure deux activités :

- *Le transport de voyageurs.* Cette branche qui a transporté 74,35 milliards de voyageurs/kilomètres en 2004 (augmentation de 3,6 % par rapport à 2003), concerne trois activités :
 - ✓ les liaisons VFE (Voyageurs France Europe) (ex-GL) : TGV, Corail (73,8 % du trafic voyageurs de la SNCF en 2004¹) ;
 - ✓ les liaisons régionales, assurées par les Transports Express régionaux (TER), (12,9 % du trafic voyageurs de la SNCF en 2004) ;
 - ✓ les transports en Ile de France dits Transilien (13,4 % du trafic voyageurs en 2004).

¹ Source des données de la part du trafic voyageurs : Rapport annuel 2004 de la SNCF, p.10-11

- *Le transport de fret.* Cette branche a transporté 45,12 milliards de tonnes-km en 2004 (baisse de 3,7 % par rapport à 2003).

L'organisation de la SNCF

La SNCF est hiérarchisée en de la façon suivante (cf. Annexe 1 – p. 86) :

- la **Direction Nationale** définit la politique générale de l'entreprise et détermine les grandes orientations du groupe que la SNCF constitue avec ses filiales ;
- les **Directions Régionales** sont les interlocuteurs essentiels des collectivités locales pour définir l'offre en matière de TER et organisent la « production » locale des différentes prestations de transport à partir des contrats client – fournisseur conclus avec la Direction Nationale ;
- les **Etablissements** réalisent le service apporté aux clients selon les directives des Directions Régionales ;
- créées à partir d'une logique territoriale ou d'un métier et dépendants des Etablissements, les **Unités Opérationnelles** (UO) ont la responsabilité de l'organisation de leurs centres de production (équipes, secteurs...) et de la qualité de leur production.

Une entreprise bénéficiaire

La SNCF a généré en 2004 un chiffre d'affaires de 15 526 millions d'€2004 soit une hausse d'environ 5,7% par rapport à 2003 grâce notamment à l'augmentation du nombre de voyageurs ou encore aux bonnes performances de l'activité Transport Public. Cependant, cette hausse du chiffre d'affaires est à relativiser par une légère baisse de l'activité Fret en raison de l'abandon de certains trafics (bois, produits secs...) et de l'augmentation moyenne des prix de transport.

Quant au résultat net, la SNCF a réalisé un bénéfice de 490 millions d'€2004 ; un bond important car l'année 2003 s'était clôturée par un bénéfice de 50 millions d'€2004.

Les causes sont multiples :

- la croissance du chiffre d'affaires ;
- la maîtrise des charges d'exploitation malgré la hausse des péages RFF et des factures d'électricité ;
- la cession d'actifs (bâtiments) que la SNCF ne désire plus conserver.

La SNCF et ses filiales

La SNCF contrôle environ 726 sociétés (cf. Annexe 2 – p. 88). Ces dernières complètent et prolongent les activités de la SNCF « Transporteur ferroviaire ». L'objectif de SNCF Participations est de se positionner comme l'un des premiers groupes de transport multimodal européen.

Le groupe SNCF est composé de 4 branches avec au sein de chacune d'entre elles les filiales :

- Voyageurs France Europe : Grandes Lignes International (Thalys, voyages-SNCF.com...), A2C, SeaFrance ;
- Transport Public : Keolis, Effia ;
- Fret : Geodis, CNC Transports, STVA... ;
- Infrastructure et valorisation du savoir faire de la SNCF : SNEF, Systra...

Le groupe SNCF (SNCF + filiales) a généré pour l'exercice 2004 :

- un chiffre d'affaires de 22 059 millions d'€2004 (soit 6 533 millions d'€2004 pour les filiales seules) ;
- un résultat net de 323 millions d'€2004.

Bilan

L'objectif de l'entreprise est depuis quelques années le désendettement du groupe : objectif en quelque sorte atteint puisque la SNCF a réalisé des bénéfices. Ces derniers sont consacrés aux investissements de développement, à la modernisation des outils de travail (Plan Pep's) et à des recrutements supplémentaires.

Aussi, l'entreprise entend financer ses investissements de manière autonome (avec les fonds propres dégagés par la trésorerie nette).

Par ailleurs, la SNCF a procédé à la réorganisation de ses activités de transports régionaux avec la création de la direction Transport Public. Cette dernière regroupe l'ensemble des activités dont la production est régie par un contrat de service avec une autorité publique dans un système proche de la délégation de service public.

2005 est l'année de mise au point par la SNCF de son Projet Industriel 2006-2008 qui s'articule autour de 3 axes clés :

- stratégie de développement en France et en Europe : financement d'investissements, développement de partenariats... ;
- stratégie fondée sur une politique d'entreprise de services et de service public : consolidation des thèmes fondamentaux (sécurité, information, ponctualité...) et nouveaux services (distribution, services pour les personnes à mobilité réduite...) ;
- réorganisation du groupe pour la mise en œuvre des stratégies venant d'être évoquées : mise en place de branches industrielles (Fret, VFE, Transport public...).

La régionalisation : les Régions sont des Autorités Organisatrices

La régionalisation s'inscrit dans le cadre d'une volonté de décentraliser les pouvoirs de l'Etat sur les Régions (Loi Defferre). Les principales étapes de cette régionalisation des transports sont les suivantes :

- 1974 : lancement des **Schémas Régionaux de Transport (SRT)** ;
- 1978 : première expérimentation par la Région Nord-Pas-de-Calais ;
- 1982 : la **LOTI** (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) : donne le cadre de l'organisation du service public des transports, et notamment du rôle des collectivités territoriales dans l'organisation des transports publics. Elle permet de conclure des « Conventions à la marge » entre les Régions et la SNCF afin d'améliorer les services ferroviaires régionaux existants ;
- 1987 : création du **label TER** (Transport Express Régional) ;
- 1994 : Etude du Sénateur Hubert Haenel sur l'établissement de nouvelles relations entre la Région et la SNCF et le développement du TER ;
- 1994 : la **Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire** (LOADT) donne les principes de transfert aux Régions du financement des transports ;
- 1996 : **6 Régions expérimentent le TER** : Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. Une septième Région en 1999 s'est jointe à l'expérimentation : Limousin.

Les rôles des Régions expérimentatrices et de la SNCF sont redéfinis :

- les Régions deviennent les **autorités organisatrices (AO)²** : elles définissent entièrement le transport TER (produits, dessertes, matériel...) et financent le service grâce à une dotation reçue de l'Etat ;
- la SNCF devient la société exploitante et assure la production du service défini par les Régions.

La LOADT de juin 1999 prolonge l'expérimentation jusqu'au 31 décembre 2001 afin de préparer au mieux la loi SRU.

L'expérimentation est un succès. Les Régions ont développé l'offre TER de leur territoire (augmentation des dessertes, rénovations de matériels, etc...). La demande a répondu présente. D'ailleurs, la hausse de l'offre chez les Régions expérimentatrices est plus importante que pour les autres Régions (cf. tableau 1).

Tableau 1 - Bilan de l'expérimentation

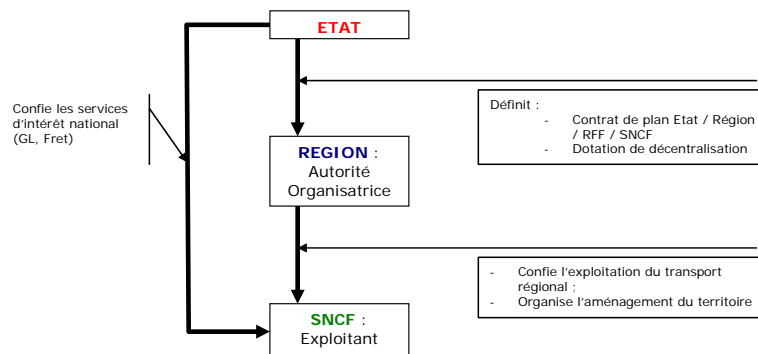
TER (Rail + Route)	Offre TER (millions de trains-km ou de cars-km)			Trafic TER (milliards de VK)			Recettes TER (milliards de FF HT 2001) (y compris compensations pour tarifs sociaux)		
	1996	2000	%	1996	2000	%	1996	2000	%
7 Régions expérimentales	66,6	77,7	+16,6	3,8	4,6	+21,6	2,0	2,5	+20,7
13 autres Régions	80,2	87,4	+8,9	3,5	4,0	+13,4	1,9	2,1	+13,0
TOTAL 20 Régions	146,8	165,0	+12,4	7,3	8,5	+17,6	3,9	4,6	+17,0

Source : SNCF, 2001

Devant l'essor qu'a pris le TER en termes d'offre et de demande, le principe de la régionalisation a été généralisé à toutes les Régions n'ayant pas participé à l'expérimentation. Le 13 décembre 2000, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) permet de transférer les compétences en matière de transport TER à toutes les Régions.

C'est donc depuis le 1^{er} janvier 2002, date de transfert des compétences, que les Régions et la SNCF ont signé les Conventions fixant les nouvelles règles d'orientation du transport ferroviaire régional de voyageurs. Chaque Région devenant « Autorité Organisatrice » compétente pour l'organisation sur son territoire du transport ferroviaire régional a confié à la SNCF, opérateur exclusif, l'exploitation du transport régional.

Figure 1 - Le principe de la régionalisation



Source : SNCF, Direction du Transport Public, Réseau Intranet www.dtp.sncf.fr (04/07/2005)

² Les mots surlignés sont expliqués dans un lexique en page 78.

Durant cette organisation, décentralisée et fondée sur la proximité, c'est au niveau régional que la SNCF doit intervenir et affirmer ses compétences. Pour cela, elle a créé une nouvelle activité « Transport Public » organisée de la manière suivante :

- la **DTP** (Direction du Transport Public) définit les politiques d'ensemble et met en réseau les initiatives régionales pour développer le TER ;
- les **Directions Déléguées TER**, responsables des relations institutionnelles avec les Conseils Régionaux et garante de la bonne exécution de la Convention ;
- les **Etablissements** réalisent le service apporté aux clients ;
- les **Managers de lignes** sont responsables sur une ou plusieurs lignes de toutes les composantes du produit TER.

Pour plus d'informations sur la régionalisation, l'annexe 13 en page 116 présente ce sujet de manière plus détaillée.

Une Convention TER à renouveler... sous un contexte concurrentiel

Aujourd'hui, après près de quatre ans d'existence des Conventions, de nombreuses réalisations ont été effectuées dans la plupart des régions. C'est le cas en Midi-Pyrénées avec la mise en place d'un Plan Régional des Transports (PRT) 2002-2006 qui a permis la création de 134 nouvelles circulations, des aménagements très importants de la gamme tarifaire régionale, la création d'un centre de relations clientèle et bientôt d'une centrale d'information multimodale.

Les premiers bilans réalisés ont fait apparaître les points positifs des nouvelles relations mais également certaines limites de ces Conventions. Les premières réflexions sont déjà engagées, tant dans les Conseils Régionaux que dans les Directions Déléguées TER pour anticiper la préparation des futures Conventions à l'horizon 2008.

Ces futures Conventions seront certainement négociées dans un contexte concurrentiel et l'opérateur SNCF devra en tout état de cause devenir plus compétitif et améliorer sa productivité. En effet, en 2008, l'ouverture à la concurrence pour le transport public de voyageurs pourrait être mise en vigueur. Cela impliquerait donc que les AO (les Régions), pourraient recourir à des appels d'offre pour attribuer des contrats de service public de transport ferroviaire. Ces contrats pourraient faire l'objet d'appels d'offre sur une ou plusieurs lignes TER pour une période déterminée.

Les coûts du TER à réduire

Bernard Sinou, Directeur de la Branche Transport Public à la SNCF a d'ailleurs déjà annoncé³ « Il s'agit de savoir comment permettre le développement du ferroviaire sans augmenter la pression sur le contribuable. Il faudra faire plus pour le même prix. [...] Maintenant, nous devons travailler sur tous les services annexes au transport : tarification, billettique, information voyageurs, services spéciaux pour les personnes à mobilité réduite. ». Par ailleurs, il a demandé aux activités de chaque Région de rechercher des solutions pour réduire les coûts de production en conservant et en améliorant les prestations de service.

La DDTER Midi-Pyrénées a donc défini un certain nombre de pistes de progrès permettant de réduire les coûts du TER. Parmi ces pistes, elle a souhaité redéfinir la gestion des points d'arrêts ferroviaires à faible fréquentation, dont les charges sont

³ Propos extraits d'une interview parue dans La Vie du Rail et des Etablissements n°3009 en date du 27 juillet 2005.

significatives et qui engendrent de très faibles recettes. En effet, les modes de déplacements en Midi-Pyrénées ont évolué.

De nouvelles habitudes de déplacements en Midi-Pyrénées

Midi-Pyrénées est une région qui présente la particularité d'avoir un afflux annuel de population qui se concentre dans l'agglomération toulousaine et s'installe toujours de plus en plus loin de la ville centre de Toulouse où sont situés leurs lieux de travail. Pour répondre à une forte demande en termes de transport de banlieue, la Région a cadencé plusieurs axes :

- Toulouse – St Cyprien/Arènes – Colomiers – L'Isle Jourdain – Auch ;
- Toulouse – Pamiers – Latour de Carol ;
- Toulouse – Muret.

La région Midi-Pyrénées couvre un territoire à forte vocation rurale. En 1999, 33 % de la population réside en zones rurales. Seulement, depuis de nombreuses années, ces zones ont perdu leurs habitants pour diverses raisons :

- installation dans l'agglomération toulousaine ;
- résidence en zone périurbaine (ancienne zone rurale) jouxtée à l'agglomération des villes principales de Midi-Pyrénées ;
- concentration dans de petites villes rurales où se sont développés des bassins de vie.

L'offre TER en zone rurale doit donc être étudiée pour adapter le service en fonction de ces mouvements de population.

L'étude des **PAFF** (Points d'Arrêts à Faible Fréquentation) répond à ces faits dans la mesure où il s'agit d'adapter les dessertes TER en fonction de la fréquentation observée. Comme nous le verrons au cours de cette étude, les PAFF sont situés pour la grande majorité d'entre eux en zone rurale. Il convient donc de réajuster l'offre avec mise en place éventuelle d'un service de transport à la Demande (**TAD**).

Des objectifs de réduction des coûts et d'amélioration de l'offre TER

Cette étude des PAFF revêt donc plusieurs objectifs :

- **réduire les coûts du TER** qui sont de plus en plus importants chaque année (en raison de l'augmentation des péages RFF). Cette réduction des coûts sera pour la SNCF un moyen de mieux « affronter » la concurrence lors d'appels d'offre sur un lot (d'une ou plusieurs lignes TER). En effet, la Région choisira l'opérateur qui présentera la meilleure prestation de service au meilleur coût ;
- **améliorer l'offre TER** en l'adaptant aux nouveaux besoins de la population : renforcer les dessertes d'agglomération et de banlieue et réajuster les dessertes TER en zones rurales.

Une méthodologie en quatre étapes

Pour mener à bien cette étude de manière objective et complète, il a été procédé à la réalisation de plusieurs étapes :

- la réalisation d'une analyse de l'existant par axe donne un aperçu de tous les arrêts ainsi que de leurs principales caractéristiques (trafic, distribution, etc...) ;
- la détermination des PAFF selon plusieurs critères (trafic, ratio voy/TER, etc...) ;
- une approche économique globale des PAFF sélectionnés sur la base d'une restructuration d'offre ;
- l'étude détaillée de chacun des PAFF et des propositions de mise en place d'un transport à la demande ; le tout accompagné d'une analyse financière.

Un mémoire en trois parties

Ce mémoire sera scindé en trois parties.

Dans une première partie, il s'agit de développer le contexte et la problématique posée : pour ce faire, une présentation de Midi-Pyrénées et ses spécificités ainsi que du TER de la Région poseront les bases de cette étude. Puis, nous aborderons les enjeux et les objectifs de ce travail suivis d'un exposé de la méthodologie employée.

Dans une deuxième partie, les trois premières étapes de l'analyse seront expliquées : l'analyse de l'existant, la détermination des points d'arrêts de la Région puis l'analyse économique globale des PAFF sélectionnés.

Enfin, dans une dernière partie, il sera abordé l'ultime étape (en cours) de cette étude : l'analyse fine de chacun des points d'arrêts.

Ces deux dernières parties servant de support de réflexion, seront présentées à la Région.

PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ET ENJEUX DE L'ETUDE

I. La région Midi-Pyrénées : une région à contraste

Pour connaître une attractivité et un succès, l'offre TER doit évoluer en fonction de la demande et des besoins. Cette demande change et il est nécessaire de la connaître. Dans cette perspective, pour situer le cadre du TER Midi-Pyrénées, il semble pertinent dans un premier temps de s'intéresser à la région Midi-Pyrénées dans son espace géographique, sa population et ses quelques particularités qui la caractérisent. Dans un second temps, nous aborderons les habitudes de déplacements des Midi-Pyrénéens. Ces informations permettront de mieux appréhender l'étude des PAFF.

A. Généralités

1. L'espace midi-pyrénéen

Première région par sa superficie de 45 348 km², la région Midi-Pyrénées est aussi grande que le Danemark et plus grande que la Belgique, la Suisse ou les Pays-Bas. Elle bénéficie des massifs Pyrénéens et d'une proximité avec l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée.

Figure 2 - La région Midi-Pyrénées



Source : Région Midi-Pyrénées, www.midipyrenees.fr (11/07/2005)

Située entre l'Aquitaine, le Limousin, l'Auvergne et le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées est partagée en 8 départements. Toulouse est le chef-lieu de la région.

Tableau 2 - Les 8 départements de Midi-Pyrénées en 2005

Département	N° du département	Chef lieu de Département
Ariège	09	Foix
Aveyron	12	Rodez
Haute-Garonne	31	Toulouse
Gers	32	Auch
Lot	46	Cahors
Hautes-Pyrénées	65	Tarbes
Tarn	81	Albi
Tarn et Garonne	82	Montauban

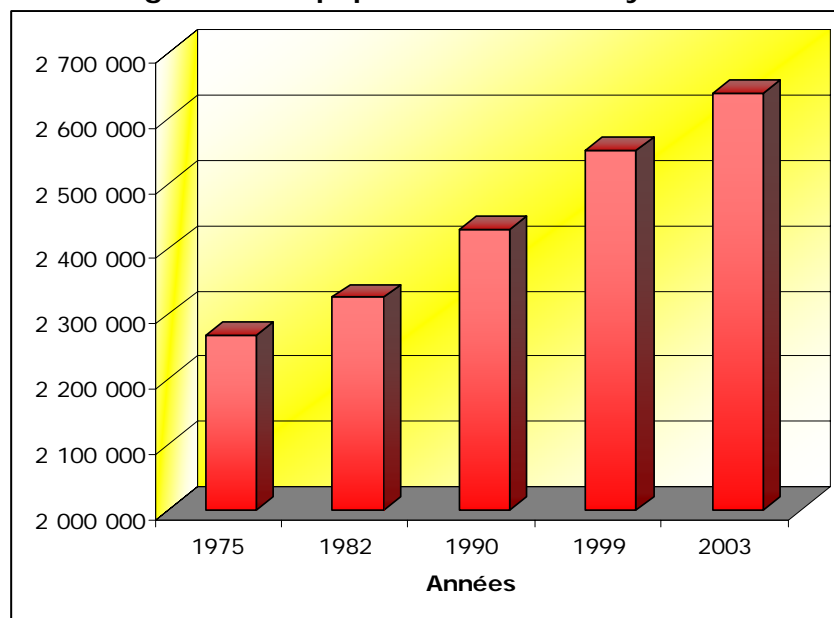
Malgré la détermination difficile des frontières de la région dans les années 50, l'unité de Midi-Pyrénées s'est affirmée autour de Toulouse. La « ville rose » s'est fortement développée tant en population que par l'élargissement de fonctions économiques. Dans le reste de la région, une vingtaine de villes moyennes et un réseau de gros bourgs occupent un territoire rural et faiblement peuplé.

2. Population et démographie

a) Un fort apport migratoire...

En 2003, la population de Midi-Pyrénées est de 2 637 957 habitants. Cela représente 4,4 % de la population française.

Figure 3 - La population en Midi-Pyrénées



Source : TEMP (Tableaux Economiques de Midi-Pyrénées), INSEE Midi-Pyrénées, 2005, p. 31

Depuis 2000, le solde naturel⁴ se situerait entre 2 300 et 3 500 personnes. La croissance démographique de Midi-Pyrénées a été deux fois plus soutenue, en moyenne annuelle, entre les 1^{er} janvier 1999 et 2004 que durant la période 1990-1998. Cela résulte d'un apport migratoire important puisque entre 1999 et 2004, 134 900 personnes ont quitté la

⁴ Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès au cours d'une période.

région pour 214 500 nouveaux habitants, soit un excédent de 79 600 personnes. Autre précision, en 1999, 14 % de la population de la région n'y habitait pas en 1990. Midi-Pyrénées est la deuxième région la plus attractive après Languedoc-Roussillon.

On note en particulier un fort dynamisme démographique sur toute une zone s'étendant de Foix dans l'Ariège jusqu'aux frontières du Lot. Au cœur de cette zone, figure Toulouse qui connaît une forte croissance démographique : plus d'un million d'habitants en 2003, soit près de 40 % de la population de la région.

A cette zone, s'opposent des territoires périphériques plus ruraux où la population connaît depuis 2000 de fortes baisses dans certains secteurs, voire se maintient.

Tableau 3 - La population dans les 8 départements

Département	Population au 01/01/2003	Part en %
Ariège	139 612	5,3
Aveyron	266 940	10,1
Haute-Garonne	1 102 919	41,8
Gers	175 055	6,6
Lot	164 413	6,2
Hautes-Pyrénées	224 053	8,5
Tarn	350 477	13,3
Tarn-et-Garonne	214 488	8,1
région Midi-Pyrénées	2 637 957	100

Source : TEMP (Tableaux économiques de Midi-Pyrénées), INSEE Midi-Pyrénées, 2005, p. 31

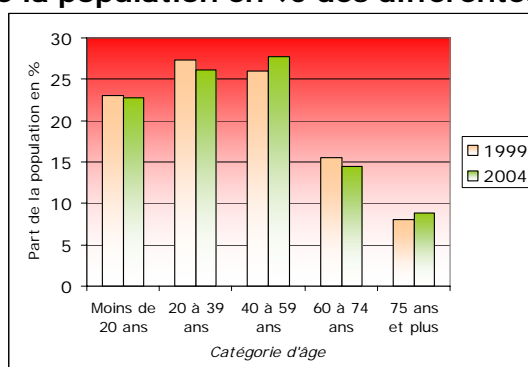
La population de la Haute-Garonne représente près de 42 % de la population totale de la région. En effet, le département inclut l'agglomération de Toulouse qui compte à elle seule près de un million d'habitants. Les départements les moins peuplés sont ceux de l'Ariège (massifs montagneux) et le Lot qui possède un caractère très rural.

b) Mais une population assez âgée

Malgré une hausse constante du nombre d'habitants en Midi-Pyrénées, la population des ménages continue de vieillir. Début 2004, selon l'INSEE, les personnes âgées de 75 ans et plus représentent 8,9 % de la population des ménages contre 8,1 % en 1999. Aussi, la part des personnes âgées de 60 à 74 ans représente 23,4 % de la population totale de Midi-Pyrénées.

A l'inverse, la baisse de la part des moins de 20 ans, amorcée à la fin des années 60, se poursuit : nous sommes passés de 23,1 % en 1999 à 22,8 % en 2004. De même, la part des personnes de 20 à 39 ans diminue depuis 1990 : entre 1999 et 2004, leur poids est passé de 27,3 % à 26,1 %. Néanmoins, les personnes de 40 à 59 ans représentent une part croissante de la population régionale (26 % en 1999 contre 27,8 en 2004).

Figure 4 - Part de la population en % des différentes catégories d'âge

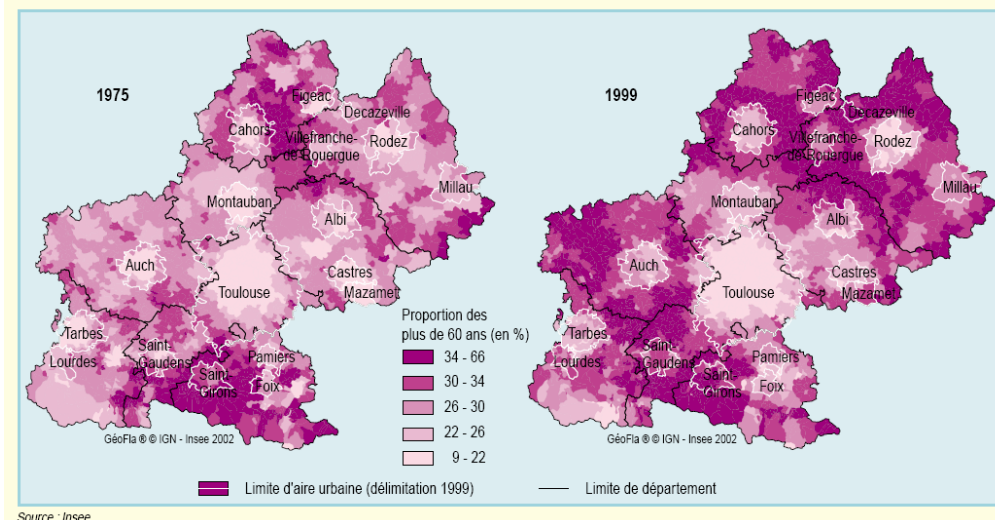


Source : « 6 Pages » - enquête annuelle de recensement 2004, INSEE Midi-Pyrénées, Juillet 2005

Figure 5 – Une population vieillissante

Un vieillissement accru dans l'espace rural

Proportion de personnes âgées de plus de 60 ans - cartes lissées



Ce vieillissement est accentué dans tous les départements de la région sauf en Haute-Garonne en raison des jeunes faisant leurs études supérieures. D'ailleurs, ce département se distingue des autres en raison de l'attractivité de l'agglomération toulousaine. La proportion des 20-59 ans y est plus forte qu'ailleurs (57 % contre 53 % pour la région), et celle des personnes de plus de 60 y est plus faible (18 % contre 24 %). Le vieillissement est plus accentué dans les départements les plus ruraux (le Lot, le Gers et dans une moindre mesure, l'Ariège) sous l'effet de l'exode rural et une faible fécondité : 30 % des personnes sont âgées de plus de 60 ans.

Au final, la population des ménages de Midi-Pyrénées reste plus âgée que la moyenne nationale : 8,9 % de 75 ans et plus dans la région contre 7,4 % en France. Les moins de 20 ans sont moins nombreux que les plus de 60 ans : on compte 97 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes de plus de 60 ans alors que le ratio en France est de 116 jeunes pour 100 seniors.

Cependant, les migrations que connaît Midi-Pyrénées sont surtout caractérisées par l'arrivée d'une population notamment âgée de 30 à 39 ans et dans une moindre mesure mais tout aussi important, par la venue de jeunes âgés de 20 à 29 ans pour leur poursuite d'études supérieures. Enfin, il est à noter que ces migrations n'enrayent pas le vieillissement de la population en Midi-Pyrénées.

3. Les caractéristiques économiques

Avec une croissance du PIB (Produit Intérieur Brut) de 2,1 % en France, 2004 marque une certaine reprise de son économie. Dans ce contexte, la croissance de la région Midi-Pyrénées est repartie après deux ans d'un ralentissement de son activité économique.

En 2002, le PIB de Midi-Pyrénées s'établit à 57,6 milliards d'€2002 et représente 3,8 % du PIB de la France. Cela représente une hausse du PIB de 4,9 % par rapport à 2002. La région se place ainsi la 8^{ème} région de France.

Comme dans le reste de la France, le système productif de Midi-Pyrénées est dominé par les services marchands (commerces, prestations de services...) et ils représentent la moitié de la production régionale. Les services administrés (éducation, administration, santé, action sociale...) conservent en 2004 une part importante et même plus importante qu'au niveau national. Le poids de la construction est plus fort que dans le pays. Quant à l'agriculture, sa part dans l'économie régionale s'est réduite. Enfin,

l'industrie pèse moins que dans l'économie régionale (18,1 %) qu'au niveau national (19,5 %).

a) L'emploi

Au cours de l'année 2004, le nombre d'emplois salariés des secteurs marchands non agricoles augmente de 2,1 % en Midi-Pyrénées, soit 12 500 emplois créés contre 5 600 en 2003 et 8 600 en 2002.

En 2004, le secteur tertiaire crée 11 200 emplois, soit une hausse de 2,8 % contre 0,8 % pour la France.

Quant au secteur industriel, la baisse des emplois en 2004 est moindre que les deux années passées.

b) Les entreprises et secteurs d'activité

Au 31 décembre 2003, on dénombre 138 000 établissements⁵ en Midi-Pyrénées, soit 4,6 % du nombre total d'établissements en France.

Près des trois quarts des établissements exercent des activités tertiaires : commerce, prestations de services, éducation, santé, action sociale.

L'industrie regroupe 11 % des établissements qui ont pour activité les produits agricoles ou alimentaires, les biens intermédiaires, de consommation et d'équipement.

Quatre établissements sur dix de la région sont situés en Haute-Garonne, département qui comprend Toulouse. Ce dernier concentre 18 % des établissements de services aux entreprises. Le Tarn détient 12 % des établissements industriels de la région Midi-Pyrénées. Enfin, dans les Hautes-Pyrénées, département touristique en raison des massifs montagneux, le secteur des services aux particuliers (hôtels, cafés, restaurants, etc...) représente près du quart des établissements.

c) L'industrie et la construction

En 2004, l'activité industrielle continue son redressement amorcé en 2003. L'activité est dynamique dans le secteur des biens d'équipement (électriques ou électroniques). Elle s'est accélérée dans le secteur des biens de consommation. Mais l'industrie baisse dans le domaine des biens intermédiaires (ex : produits minéraux, textile, bois...).

2004 a vu les exportations régionales augmenter de 2 % par rapport à 2003 pour s'élever à 19,4 milliards d'€ 2005.

La croissance dans ce domaine s'est maintenue en 2004 en raison des hausses de population. Une demande accrue de logements y est la principale cause. Une hausse de 15 % par rapport à 2003 a été constatée dans la construction d'habitations neuves.

4. Particularités de la région

Midi-Pyrénées est une région qui présente un contraste : une agglomération toulousaine en pleine expansion d'un côté et une zone rurale de superficie importante peu peuplée.

a) Toulouse : une métropole en plein essor

Midi-Pyrénées présente une « armature » urbaine assez hiérarchisée :

- une grande ville : Toulouse avec ses 400 000 habitants ;

⁵ Un établissement est une unité géographique dans laquelle se réalise l'activité d'une entreprise ; une entreprise peut comporter un ou plusieurs établissements.

- une vingtaine de villes moyennes ou petites, chefs-lieux de départements et sous-préfectures aux fonctions administratives (ex : Tarbes avec 47 000 habitants, Montauban avec 52 000 habitants...) ;
- quelques dizaines de très petites villes.

Hors Toulouse dont le développement de la banlieue a été important, les autres villes sont restées stables en termes d'habitants : Millau, Auch ou encore Rodez dépassent de peu 20 000 habitants et Foix se maintient avec moins de 10 000 habitants.

Le phénomène majeur de ces dernières années en Midi-Pyrénées, c'est le peuplement des banlieues des villes et la constitution d'agglomérations. Ce phénomène est très important à Toulouse puisque l'agglomération toulousaine est passée de deux communes en 1962 à 72 en 1999.

Toulouse, en 1999, comprend 390 350 habitants⁶ au sein de la ville et 370 740 habitants en banlieue, soit une agglomération toulousaine de 761 090 habitants. La banlieue est donc presque identiquement peuplée que la ville en elle-même. Parmi les 10 principales agglomérations en Midi-Pyrénées (Toulouse, Tarbes, Albi, Montauban, Castres, Rodez, Mazamet, Auch, Cahors et Millau), Toulouse a connu sur la période 1990-1999, la plus forte hausse annuelle d'habitants : +1 % pour la ville et +2,3 % pour la banlieue. Ces chiffres montrent bien le développement ces derniers années de la banlieue toulousaine.

b) Les villes moyennes égalent l'agglomération de Toulouse

Ce plein essor de Toulouse se fait au détriment des autres neuf principales agglomérations de Midi-Pyrénées qui annuellement voient leur population légèrement diminuer.

Tableau 4 - Les dix principales agglomérations de Midi-Pyrénées en 1999

Ville	Agglomération	
	Population	Evolution annuelle moyenne en % 1990/1999
Toulouse	761 090	1,6
Tarbes	77 414	-0,1
Albi	66 231	0,2
Montauban	56 734	0,2
Castres	53 082	-0,1
Rodez	38 458	-0,2
Mazamet	25 849	-0,7
Auch	24 725	-0,5
Cahors	23 128	0,2
Millau	22 840	-0,2

Source : TEMP (Tableaux économiques de Midi-Pyrénées), INSEE Midi-Pyrénées, 2005, p. 17

Au vu des ces données, l'ensemble des populations des neuf principales agglomérations autre que Toulouse sont équivalentes à l'agglomération toulousaine. Aussi, les agglomérations des 10 villes représentent presque 45 % de la population totale (1 149 551 habitants). A contrario, les 55 % restants vivent en zones périurbaine et rurale⁷, soit 1 402 136 habitants.

⁶ Une partie de la Région Midi-Pyrénées a été recensé en 2004. Ainsi, Toulouse dénombre désormais 426 700 habitants (source INSEE).

⁷ Donnée issue de « les Dossiers de l'INSEE » n° 124 - Le rural en Midi-Pyrénées –INSEE – Décembre 2004.

Comme nous venons de le dire, Midi-Pyrénées comprend 129 bassins de vie en zone rurale. Il s'agit d'un « micro-territoire » qui offre à la population l'emploi et l'accès à tous les services de la vie courante (commerces, action sociale, administration, etc...). Sur ces dernières années, une apparente stabilité de la population de ces bassins cache des évolutions contrastées : la moitié a gagné des habitants tandis que le reste en a perdu. Les bassins les plus attractifs sont situés en périphérie des zones périurbaines, le long des grands axes (Toulouse – Paris, Toulouse – Albi...) ou des zones touristiques du massif des Pyrénées. En effet, l'étalement urbain a profité à des bourgs et de petites villes situés non loin des agglomérations. A contrario, les bassins qui se dépeuplent sont localisés dans des zones éloignées tant des agglomérations que des axes de communication. Dans le même temps, il s'agit de ces bassins qui connaissent des difficultés économiques où l'impact des migrations est accentué par le déficit des naissances. En conséquence, il reste les populations les plus âgées et les décès ne sont pas compensés par les naissances.

Les populations les plus jeunes sont présentes dans la couronne toulousaine ainsi que dans les banlieues de Tarbes et Rodez.

Ce phénomène prévaut aussi pour l'emploi. L'offre d'emploi est restée stable (500 000 emplois) mais des évolutions ont eu lieu. Les bassins de vie en perte de population connaissent une baisse de l'emploi (entre un cinquième et un tiers de leurs emplois totaux) tandis que ceux étant proches des agglomérations ont vu leurs offres d'emploi augmenter. Enfin, les zones urbaines et rurales offrent des activités économiques différentes :

- services et fonctions tertiaires (administration, finances, recherche...) dans les agglomérations ;
- services à la population (action sociale...), industrie (textile, fabrication de composants électroniques, produits minéraux...) et agro-alimentaire pour les espaces ruraux. L'agriculture représente moins de un emploi sur cinq.

D'ici à 30 ans, la région Midi-Pyrénées va connaître une densification de la population autour de l'agglomération toulousaine avec une quasi-stabilité de la population en zone rurale. Cette quasi-stabilité sera le résultat d'une légère hausse des habitants dans le Lot, en Tarn-Et-Garonne ou en Ariège au détriment des autres départements pour qui les flux migratoires positifs (plus d'arrivées que de départ de population) et les naissances ne suffiront pas à compenser les décès.

B. Caractéristiques des déplacements en Midi-Pyrénées

Dans cette présentation socio-démographique de la région Midi-Pyrénées, il apparaît donc un développement des agglomérations et une stagnation (contrastée) des habitants en zone rurale.

1. De nombreux déplacements dans l'agglomération toulousaine et des dessertes intervilles avec les villes moyennes

Avec le développement des banlieues, les habitants vivent de plus en plus loin de la ville centre. Les raisons sont simples : coût élevé de l'immobilier en centre ville et rythme de vie de la ville non supportable.

En 1999, en Midi-Pyrénées, 52 % des actifs travaillent dans une commune différente de celle du lieu de résidence contre 28 % en 1975. Avec l'étalement de l'urbanisation sur des territoires de plus en plus éloignés, la mobilité des habitants change et évolue. Les

échanges entre les espaces augmentent, d'autant que les emplois et les grands équipements commerciaux restent concentrés dans la ville centre.

Il en résulte un accroissement de l'usage de la voiture. En 1999, trois déplacements sur quatre se font en voiture particulière. Cela se traduit par une congestion en centre ville de Toulouse et une pollution non négligeable.

Afin de pallier à ces faits, le SMTC⁸ développe les transports en commun (ligne A du métro en service, prochaine ouverture de la ligne B, projet de réalisation de lignes de tramways, création de parc relais, restructuration du réseau de bus avec le métro, etc...).

De son côté, la Région Midi-Pyrénées, autorité organisatrice du Transport Express Régional (TER), a développé, en collaboration avec la SNCF, les relations dites d'agglomération et de banlieue⁹ afin de contrer la voiture sur les déplacements domicile - travail (domicile situé en banlieue et le lieu de travail situé à Toulouse). Ainsi, il a été mis en place la liaison cadencée St Cyprien/Arènes – Colomiers (sur la ligne Toulouse – Auch), intégrée au réseau urbain « Tisséo ». Avec le développement de l'agglomération toulousaine, un cadencement et d'un renforcement de l'offre ont été également mis en place sur la ligne Toulouse – Muret ainsi que sur l'axe Toulouse – Pamiers – (Latour de Carol). Un des projets de la Région et de la SNCF est la mise en place d'une nouvelle offre cadencée sur le quart Nord-Est de Midi-Pyrénées (axes Toulouse – Rodez et Toulouse – Mazamet notamment) : cela renforcerait les dessertes agglomérations et banlieue sur ce secteur mais également les liaisons intervilles avec quatre des dix plus grandes agglomérations de Midi-Pyrénées : Castres et Mazamet, Millau et Rodez.

2. Déplacements peu denses en zones rurales

Avec le développement de la banlieue toulousaine, la zone rurale se dépeuple au détriment des zones périurbaines. Cela n'est pas sans conséquence sur le transport, ferroviaire en particulier.

Qui plus est, la population se regroupe au sein de bassins de vie et les besoins en déplacements sont ainsi bien moindres que ceux des habitants qui vivent en banlieue. En effet, les villes sont petites et la population étant située à proximité de leur travail, le TER ne trouve pas sa pertinence.

En même temps, les zones rurales se désertifient. De petits villages perdent leurs habitants et la population vieillit. Ces facteurs ont comme conséquence un faible nombre de déplacements. Concernant le TER, les zones fortement rurales sont toujours desservies mais ne connaissent que très peu voire aucune fréquentation. Par exemple, la halte de Villeneuve d'Aveyron, en Aveyron, sur la ligne Toulouse – Figeac n'a aucun voyageur dans la semaine !

3. 45,9 % des déplacements en 2002 dans une aire urbaine

En 2002, selon une enquête réalisée par la SOFRES et MTI Conseil, le marché régional Midi-Pyrénées des déplacements totalise 17 275 000 déplacements hebdomadaires (tous modes de transport confondus).

84,9 % de ces déplacements, soit 14 936 000, sont internes à la région Midi-Pyrénées. Parmi ces déplacements, 76,5 % sont des déplacements liés avec au moins une **aire urbaine** dont 45,9 % sont internes à une aire urbaine.

Quant aux déplacements en zones rurales, ils concernent les 23,5 % restants.

⁸ Le SMTC ou Syndicat Mixte des Transports en commun toulousains est l'Autorité Organisatrice du réseau urbain « Tisséo » de l'agglomération toulousaine.

⁹ La région Midi-Pyrénées a répertorié trois types de dessertes ferroviaires régionales : agglomération, banlieue et interville – régionale. Ce sujet sera abordé en page 26.

Ces chiffres confirment donc l'importance des déplacements en banlieue et de faibles voyages en zones rurales.

C. Synthèse

Midi-Pyrénées est une région attractive : elle connaît des apports migratoires importants, environ 15 900 personnes par an. La relative jeunesse des nouveaux arrivants ne suffit pas à endiguer le vieillissement de la population.

En effet, Midi-Pyrénées connaît un fort afflux de personnes aux abords de Toulouse et la banlieue ne cesse de se développer. En 1999, l'agglomération toulousaine représente près de 30 % de la population totale de la région.

Dans le même temps, on assiste à une stabilisation de la population en zones rurales mais cela masque une disparité : concentration de l'emploi et des services dans des bassins de vie et par là même concentration de la population tandis que le dépeuplement se poursuit dans les communes les plus isolées.

Avec une reprise économique en 2004, Midi-Pyrénées voit son PIB augmenter, des créations d'emplois et d'entreprises mais aussi une croissance de 15 % dans la construction de logements.

En termes de transport, on assiste à une forte demande en déplacements concentrés sur l'agglomération toulousaine dans le cadre de relations domicile – travail. La Région et la SNCF répondent à ces arrivées massives de population dans la périphérie puisque des offres TER renforcées et cadencées ont vu le jour : Arènes – Colomiers, Toulouse – Muret et Toulouse – Pamiers.

Dans les zones à très fortes vocations rurales, la demande en transport est faible puisque les petites communes se dépeuplent et la population se concentre sur des bassins de vie ne nécessitant pas un transport par TER. Un transport à la demande (TAD) serait plus approprié. Il s'agit, ici, d'un point faisant partie de l'étude des PAFF puisque il sera préconisé une mise en place d'un tel système de transport dans les points d'arrêts susceptibles d'être supprimés.

II. Le TER Midi-Pyrénées

Après la description d'un cadre général de Midi-Pyrénées, intéressons nous à l'offre TER de cette région. En effet, l'étude présentée plus loin dans ce mémoire porte sur les points d'arrêts situés dans cette région.

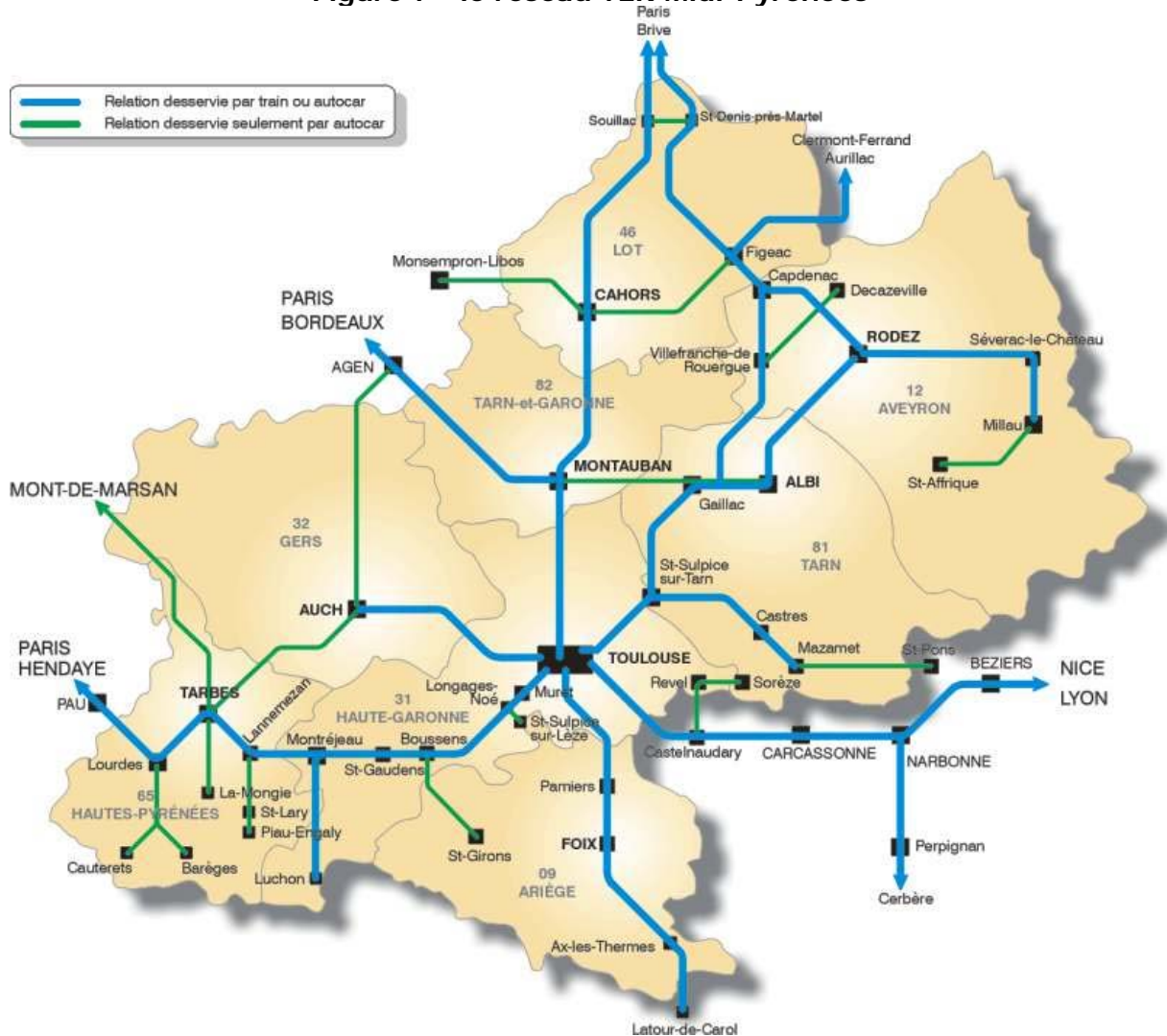
Cette présentation permettra d'avoir un contexte global du transport ferroviaire régional de Midi-Pyrénées.

Après avoir donné quelques éléments sur l'offre TER, nous nous intéresserons également à la Convention contractée entre la Région Midi-Pyrénées et la SNCF.

A. Quelques données sur l'offre

1. Un réseau TER ferroviaire en étoile avec un trafic en hausse

Figure 7 - le réseau TER Midi-Pyrénées



TER Midi-Pyrénées comprend 10 axes ferroviaires. Le réseau est dit « en étoile » car presque toutes les lignes convergent vers Toulouse.

Les trains TER desservent 159 gares/haltes dans la région¹⁰. L'offre ferroviaire TER en Midi-Pyrénées représente 7 954 000 trains-km et 330 circulations quotidiennes (jour de semaine).

¹⁰ Mon étude étant sur les points d'arrêts à faible fréquentation, nous reviendrons sur ce sujet en p.41.

Tableau 6 – Le trafic TER en Midi-Pyrénées sur les 10 axes

Axe	Part de l'axe en 2004 en %	Evolution du trafic 2003 – 2004 en %
Toulouse – Pau/Luchon	27,6	+0,9
Toulouse – Millau	15,9	+6,1
Toulouse – Latour de Carol	13,0	+13,5
Toulouse – Cahors – Brive	9,3	+2,4
Toulouse – Agen	8,1	+21,9
Toulouse – Mazamet	6,7	+6,7
Toulouse – Figeac – Brive	5,8	-3,4
Toulouse – Auch	5,8	+18,9
Toulouse – Castelnaudary	4,3	+13,0
Brive – Rodez	3,5	-16,9

Source : Rapport annuel 2004 du TER Midi-Pyrénées, DDTER Midi-Pyrénées, SNCF, p. 52

Les 10 axes ont vu en 2004 un trafic de 7 576 494 voyageurs, soit 445 977 898 voyageurs-km.

Certains axes ont connu une progression non négligeable en 2004 :

- Toulouse – Agen : la création de deux dessertes supplémentaires entre les deux villes et la réorganisation des dessertes GL a permis cette hausse de trafic ;
- Toulouse – Auch : cette forte augmentation est due au cadencement de l'axe (1^{er} axe TER à bénéficier d'un cadencement). Cette ligne inclut également la section « Arènes – Colomiers » qui a la particularité d'être une section à la fois TER et urbaine. Ainsi, un client avec un ticket de bus peut emprunter la ligne sur cette portion. Cette dernière a connu la plus haute augmentation de la ligne (trafic passant de 750 voyageurs à 3 000 voyageurs par jour en 2004¹¹) ;
- Toulouse – Latour de Carol : la ligne a fait l'objet en décembre 2003 d'une refonte complète de sa desserte avec la mise en place d'un cadencement. La ligne bénéficie aussi de la certification AFNOR (gage de la qualité de service) ;
- Toulouse – Castelnaudary : il est à noter l'impact de 4 dessertes supplémentaires et la part de marché des actifs sur cet axe en hausse.

Cependant, certains axes tels que Brive – Rodez (et Toulouse – Figeac – Brive dans une moindre mesure) connaissent des baisses de trafic. Les temps de trajets assez longs sont une des causes. Comme nous le verrons lors de la présentation de l'étude, hormis les enjeux purement financiers, la qualité de service est aussi un des éléments de réflexion à prendre en compte. En effet, la desserte des haltes à très faible trafic représentent un coût mais également une dégradation de qualité (temps de trajet...). De plus, ce facteur de temps de trajet est souvent accentué par la qualité des infrastructures. Ainsi en 2005, des travaux vont avoir lieu : amélioration de courbes sur la ligne, modifications de signalisation...

2. Une offre routière TER importante

L'offre TER Midi-Pyrénées, c'est aussi des lignes routières. La région est celle qui a le plus important réseau TER routier : 35 lignes (ex : Auch – Agen, Lannemezan – St Lary Soulan, Tarbes – Riscle, etc...) et 4 100 000 cars-km réalisés en 2004.

16 lignes complètent l'offre train sur des mêmes axes à des heures où le nombre de voyageurs ne justifie pas un train (ex : Toulouse – Luchon). Les 19 autres lignes, dites

¹¹ Ces données de trafic concernent que les voyageurs TER et ne comprennent pas les clients du réseau urbain empruntant les TER.

de substitution, sont soit des lignes ferroviaires fermées ou bien des lignes mises en place à la demande du Conseil Régional.

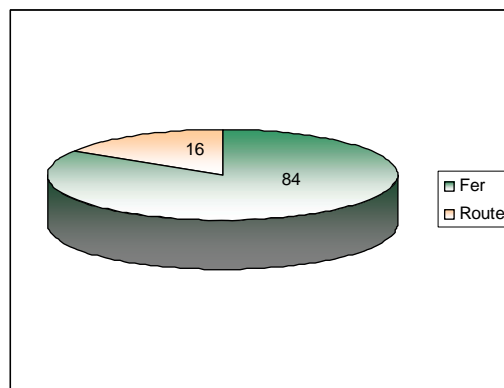
En 2004, la fréquentation a progressé de 6,9 % par rapport à 2003. Ceci s'explique par la hausse de services de doublages (deux cars pour un même horaire) sur des lignes à dominante scolaire. Ainsi, 1 384 861 voyageurs ont emprunté les lignes routières TER.

A cette offre TER, s'ajoutent des services routiers régionaux gérés par l'ATR¹² et les services routiers départementaux (interurbains) qui sont en correspondance avec les trains.

3. Répartition modale du TER : le ferroviaire dominant

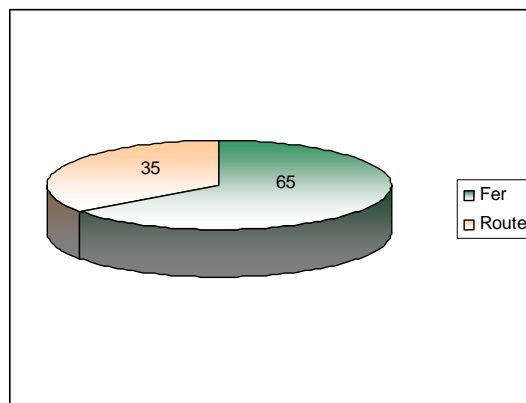
Même si le TER routier a connu une progression en nombre de voyageurs, le TER ferroviaire représente la grande majorité : 84 % des voyageurs ont utilisé le train.

Figure 8 - Répartition du trafic TER en 2004 en voyageurs (en %)



Quant à l'offre TER, la Région Midi-Pyrénées et la SNCF proposent à 65 % une offre par train.

Figure 9 - Répartition modale de l'offre TER réalisée en 2004 (en %)



B. Les produits TER

Une des compétences offertes à la Région en tant qu'AO est la possibilité de mettre en place une tarification spécifique associée à des produits TER régionaux.

¹² ATR est l'Association des Transporteurs Routiers en région Midi-Pyrénées et regroupe de nombreuses sociétés autocaristes.

En Midi-Pyrénées, des produits sont proposés pour répondre aux attentes des différentes logiques de déplacements :

- les scolaires et les étudiants ;
- les actifs ;
- les privés-loisirs.

Tableau 7 - Les produits TER en Midi-Pyrénées

Catégorie de voyageurs	Produit TER
Scolaires – Etudiants	- Abonnements Elèves, Etudiants, Apprentis - Carte Midi-Pyrénées Etudiants
Actifs	- Midi-Pyrénées Actifs - Abonnements de travail - Demandeurs d'emploi
Privés-loisirs	- Carnet TER 10 trajets - Carte Midi-Pyrénées Loisirs - Midi-Pyrénées Skirail

Rapport annuel 2004 du TER Midi-Pyrénées, DDTER Midi-Pyrénées, SNCF, p. 29

Certains produits offrent un taux de réduction important sur un axe précis (ex : Midi-Pyrénées Actifs). D'autres produits sont des cartes valables un an et permettant d'obtenir des billets à tarif réduit sur tout voyage en région Midi-Pyrénées (ex : Carte Midi-Pyrénées Etudiants).

C. Le PRT (Plan Régional des Transports)

1. La situation en Midi-Pyrénées

Le trafic routier a connu en Midi-Pyrénées un accroissement très important mais le mode routier connaît actuellement des limites et devient moins attractif :

- des routes de plus en plus encombrées... ;
- ... et donc de l'inconfort dû aux embouteillages ;
- des facteurs d'insécurité ;
- le prix des carburants en hausse ;
- la pollution...

Midi-Pyrénées est une région plus vaste que la Belgique mais peu densément peuplée. De plus, la région présente de nombreux espaces ruraux dans lesquels l'accès aux gares est difficile de par leurs éloignements. De plus, avec la hausse du prix de l'immobilier à Toulouse (comme dans les autres grandes villes), une grande partie de la population s'est déplacée en banlieue et en zone périurbaine de la ville voire en zone rurale. Par conséquent, villes et campagnes sont de plus en plus liées tant pour l'emploi que l'habitat. Ce phénomène a augmenté les attentes de déplacements collectifs avec des améliorations quantitatives et qualitatives.

Le réseau TER Midi-Pyrénées était peu adapté : les 10 lignes du réseau ferré de la région et les gares ne sont pas récentes, tout comme le matériel roulant. Certaines gares ne disposent pas de parkings. De ce fait, moins de 4 % des habitants de la région utilisent les transports collectifs pour se déplacer.

Développer les transports de voyageurs et notamment les TER dans la région Midi-Pyrénées est devenu un enjeu important et une demande de ses habitants. Les Autorités de transport ont donc décidé de se concerter entre elles : la Région Midi-Pyrénées et celles qui lui sont limitrophes, les Départements, le SMTC, la SNCF et RFF... Le 26 octobre

2000, le Plan Régional de Transports (PRT) est voté et il présente les actions engagées dans les années à venir pour développer les transports collectifs ferroviaires en Midi-Pyrénées.

2. Présentation

Avant de présenter les sujets principaux du PRT, situons le contexte dans lequel le PRT a été voté. Ce contexte est celui entre autres de la régionalisation.

a) Un contexte de régionalisation

Le PRT s'inscrit dans le contexte défini par ces quatre éléments :

- la **LOTI de 1982** où la Région a de nouvelles compétences en transport régional de voyageurs mais sans les désigner comme de véritables AO car le financement reste assuré par l'Etat. Midi-Pyrénées a donc passé des partenariats avec la SNCF¹³ et quelques sociétés d'autocars de la région pour les services ferroviaires et routiers régionaux ;
- **l'expérimentation des 7 Régions** dans le cadre de la LOADT de 1995 : Même si Midi-Pyrénées n'a pas été Région expérimentatrice du TER, elle a souhaité participer dans le développement du transport ferroviaire régional de voyageurs. Ainsi, en 1998, dans le cadre de l'accord signé en octobre 1997, la Région a débloqué des fonds et cela a permis entre autres :
 - ✓ L'achat de matériels supplémentaires ;
 - ✓ Le lancement de la mesure de gratuité des transports pour les demandeurs d'emploi et les allocataires du RMI.Aussi, la Région a établi en concertation avec toutes les collectivités autorisées organisatrices de transport de Midi-Pyrénées un Schéma Régional des Transports Collectifs (SRTC). Il a été voté en février 1999 et fixe les engagements de la Région pour l'amélioration des transports collectifs dans toutes leurs variantes ;
- le **Contrat de Plan Etat - Région** qui fixe les investissements sur les infrastructures ferroviaires et routières les prochaines années permettant ainsi d'améliorer la capacité des voies (les abords de Toulouse notamment) et d'accélérer les trains ;
- la **loi SRU de décembre 2000** transférant le rôle d'Autorité Organisatrice à la Région Midi-Pyrénées.

b) Un contenu autour de trois thèmes : l'offre, la qualité et les relations institutionnelles

Le plan Régional des Transports présente plusieurs objectifs :

- assurer la mission de service public de la Région en proposant aux clients un niveau d'offre adapté à leurs attentes, un service de qualité (accès aux transports, confort, tarification, etc...) et un maintien des performances du réseau.
- améliorer les transports ferroviaires dans la région en termes d'infrastructures et de services et rééquilibrer les transports de la région en faveur du rail ;

¹³ Un accord a été signé entre la région et la SNCF en octobre 1997 afin de d'assurer le développement du TER dans l'optique de la régionalisation qui à l'époque n'était qu'éventuelle.

- participer à l'aménagement du territoire : les transports de Midi-Pyrénées doivent concourir au développement économique de la région ;
- agir en faveur de l'environnement.

Pour répondre à ces objectifs, le PRT nécessite des moyens dans trois domaines :

- l'offre de service ;
- la qualité et l'intermodalité ;
- les relations avec les partenaires de la Région.

L'offre de service

Les transports publics sont un moyen au service du développement de la Région. Pour cela, les missions des transports collectifs régionaux doivent être ajustées en fonction des projets de développement (ex : création d'un pôle commercial dans la banlieue toulousaine, développement d'une ZI dans la périphérie d'Albi). Ainsi, les services TER doivent être différents et cela consiste à spécialiser les trains :

- les **dessertes « intervilles »** : les TER relient les principales aires urbaines avec un nombre restreint d'arrêts ;
- les **dessertes « régionales »** : les trains assurent les dessertes des autres points d'arrêts situés hors du périmètre « Banlieue » de Toulouse ;
- les **dessertes « périurbaines ou banlieue »** : les TER assurent des missions de desserte autour de Toulouse dans un périmètre assez élargie et définie par la Région (entre 50 et 60 km) ;
- les **dessertes « d'agglomération »** : il s'agit des trains assurant la desserte au sein du PTU (Périmètre de Transport Urbain) de Toulouse.

Une redéfinition des lignes routières TER est également nécessaire : de nouvelles lignes sont créées (ex : Castres - Béziers, Rodez - Cahors) ou d'autres deviennent des lignes interurbaines (gérées donc par le Département) (ex : Albi - Toulouse). L'autocar a pour rôle principal de desservir des zones qui ne le sont pas par le train. Le PRT prévoit également d'harmoniser les dessertes trains et cars sur les relations où les deux moyens sont présents afin de jouer leur complémentarité et non leur concurrence. Chacun a ses avantages : le train évite des arrêts et donc des temps de trajets allongés et l'autocar voit son rôle renforcé.

La qualité et l'intermodalité

Afin d'offrir une qualité de service aux clients, le PRT aborde les points suivants :

- l'information : la mise en place d'un système multimodal d'information en septembre 2005 (cf. p. 28 « Perspectives du TER Midi-Pyrénées ») ;
- la création de pôles d'échanges : ces derniers favorisent l'intermodalité entre les transports urbains, interurbains et régionaux ;
- la facilité d'utilisation : mise en place d'une tarification combinée, accès simplifié pour les personnes à mobilité réduite...

Les relations avec les partenaires

Les relations sont nécessaires pour coordonner et réaliser les actions du PRT. Elles sont de deux niveaux :

- les relations entre Midi-Pyrénées et les autres Autorités Organisatrices de transport ;
- les relations entre Midi-Pyrénées et les transporteurs.

La Région doit travailler avec les autres AO de transport de Midi-Pyrénées afin de mettre en œuvre l'intermodalité (coordination des horaires, information, billetterie...) et de

mettre en place des dessertes d'agglomération en continuité avec le SMTC (Autorité Organisatrice urbaine).

Aussi, Midi-Pyrénées doit se concerter avec les Régions limitrophes afin d'améliorer les dessertes interrégionales (ex : Toulouse - Bordeaux, Toulouse - Montpellier).

Enfin, des négociations sont engagées entre les AO de transport de Midi-Pyrénées pour définir la nouvelle politique de dessertes par le TER routier. Elles portent sur trois critères :

- l'importance de la relation en fonction des pôles desservis ;
- l'usage qui en est fait (régional ou départemental) ;
- la présence ou non d'un itinéraire ferroviaire parallèle.

Avant le 1^{er} janvier 2002, la SNCF était un partenaire important pour le développement du TER et plus globalement du transport collectif¹⁴.

La Région collabore également avec les transporteurs routiers. Il s'agit des sociétés par autocar qui ont une Convention avec la Région concernant l'exploitation de lignes spécifiques. Ces Conventions ont une durée de 7 ans et seront révisables dans le cadre de la régionalisation. En effet, il se pourrait que les lignes intègrent le réseau TER.

c) Les modalités de mise en œuvre et de suivi

Chaque ligne ferroviaire et routière a fait l'objet d'une étude de l'existant (infrastructure, fréquences, dessertes, trafic, etc...). En fonction de son importance stratégique (économie d'une zone locale...) et de ses enjeux locaux, des propositions d'offre sont formulées. De plus, des améliorations envisageables sur les services de la ligne sont données : ils concernent par exemple, le matériel, la billettique ou encore les rabattements routiers.

Afin de suivre le bon déroulé de la mise en place du PRT, des tableaux de bord ont été créés. Ils regroupent un certain nombre d'indicateurs qui font l'objet d'un suivi annuel.

Ils sont regroupés dans 4 catégories :

- l'offre ferroviaire (nombre de trains, kilométrage annuel, matériel utilisé, etc...) ;
- l'offre routière (nombre de services, itinéraires, matériels utilisés...) ;
- la recette et le coût du réseau ferré (nombre de voyageurs par train, recettes, coût par train, etc...) ;
- la recette et le coût des lignes d'autocar (recettes, coût par service, charges, etc...).

d) Les aspects financiers

Dans le cadre du PRT, les questions financières sont abordées sous deux angles : les investissements d'infrastructures et les dépenses d'exploitation. Il s'agit d'hypothèses.

Sur la période 2000-2006, le contrat de Plan Etat/Région prévoit 137,20 millions d'€2000 de dépenses qui seront partagées entre la Région, la SNCF, RFF, l'Etat et les autres AO de transport de Midi-Pyrénées.

Quant à l'exploitation du réseau TER, en considérant l'aménagement de l'offre préconisé dans le PRT, la SNCF a procédé à l'évaluation financière du supplément d'activité : avec une perte en 2000, le résultat serait bénéficiaire à partir de 2005.

¹⁴ Avec la régionalisation, de nouvelles relations ont été instaurées mais la SNCF est restée un partenaire pour faire des propositions en termes d'offre.

3. Un bilan positif en 2004

La SNCF et la Région Midi-Pyrénées ont bien montré leur volonté dans le développement du TER puisque 2004 est l'année d'achèvement du PRT. En effet, celui-ci prévoyait sa mise en place jusqu'en 2006 et il se termine finalement avec deux ans d'avance.

Les dernières actions en termes d'offre ont été :

- le renforcement de l'axe Toulouse - Latour de Carol avec le cadencement et la certification de la ligne ;
- le renforcement de dessertes de l'axe Toulouse - Muret (bénéfice du cadencement de l'axe de Latour de Carol).

Le PRT a été bénéfique pour l'amélioration du transport régional de voyageurs puisqu'il a mobilisé tous les acteurs du transport, qu'ils soient décisionnels ou transporteurs. Les faits sont là : entre 2000 et 2004, le trafic a cru de +16,6 %.

4. Perspectives

Le premier PRT est actuellement terminé : création de 134 dessertes et mise en cadencement de deux axes. Le TER doit continuer son évolution. 2005 et les années à venir se traduiront par la mise en œuvre de nouveaux services facilitant l'utilisation du TER et la poursuite de l'amélioration de la qualité de service.

Près de la moitié des clients TER utilisent un autre mode de transport collectif avant ou après l'emprunt d'un TER. Or, il n'existe aucun moyen d'information rassemblant l'ensemble des horaires des différents réseaux de transport en Midi-Pyrénées. Dans ce contexte, en septembre 2005, la Centrale d'Information Multimodale est mise en place. Cet outil accessible par internet permettra d'avoir un itinéraire complet avec les horaires d'un point de départ à un point d'arrivée en Midi-Pyrénées.

Les clients bénéficieront ainsi d'une information exhaustive sur l'offre de transport globale en Midi-Pyrénées. Aussi, cela incite à la multimodalité et la complémentarité entre les différents réseaux de transport.

De même, afin d'améliorer l'information et le dialogue avec les voyageurs, un Centre de Relations Clientèle (CRC), connu sous le nom de « Contact TER Midi-Pyrénées » a été créé en juin 2005.

Un autre projet qui va venir se concrétiser cette année est la certification des axes Toulouse – Mazamet, Toulouse – Auch et Toulouse – Lourdes. La certification est un moyen de répondre aux attentes des clients et de leur proposer des services conformes aux promesses de la SNCF. Les services sont divers : la ponctualité des trains, la propreté des gares et du matériel roulant, l'information en situation normale et perturbée... La SNCF s'engage sur une définition du service de référence qui précise les engagements de l'entreprise et doit respecter des critères bien précis. En cas de succès, la ligne bénéficie de la certification AFNOR. Ces démarches rentrent en compte pour l'amélioration des services rendus par la SNCF et favorisent la hausse de fréquentation de la ligne. Pour exemple, la ligne Toulouse – Latour de Carol, certifiée depuis 2002 a vu son trafic augmenter de manière significative (+13,5 % de 2003 à 2004).

Enfin, après les succès des refontes des axes Toulouse – Auch et Toulouse – Latour de Carol et du cadencement, la Région et la SNCF étudient un projet de cadencement sur le quart Nord-Est. Cela concerne les lignes Toulouse – Mazamet, Toulouse – Rodez – Millau, Toulouse – Figeac – Brive et Brive – Rodez.

D. Bilan financier 2004

En 2004, le TER Midi-Pyrénées a connu des résultats satisfaisants.

1. *Un chiffre d'affaires en hausse en 2004*

En 2004, les recettes TER ont atteint 44,8 millions d'€2004, soit une augmentation de 3,8 millions d'€2004 par rapport en 2003. Le chiffre d'affaires a accru de +9,2 %.

Ce résultat est en grande partie la conséquence de :

- un faible niveau des grèves en 2004 ;
- une politique commerciale dynamique ;
- l'augmentation du nombre de dessertes (cf. « Réseau TER ferroviaire », p. 21).

La répartition des recettes TER est la suivante :

- Trafic : 35,9 M€ ;
- Compensations versées par la Région au titre des tarifs sociaux (tarifs familles nombreuses, abonnements de travail...) : 8,2 M€ ;
- Compensations versées par l'Etat au titre des tarifications militaires : 0,7 M€.

Les contributions aux recettes représentent donc environ 19,9 % des recettes totales.

La part modale du fer représente 82,6 % des recettes totales. Les 8,7 % restants proviennent du TER routier.

Enfin, 47 % des recettes générées, soit près de la moitié, sont issus des voyageurs effectuant des trajets dans le cadre de leur travail ou de leur scolarité.

2. *Les charges d'exploitation*

En 2004, la contribution de la Région Midi-Pyrénées s'élève à 76 971 000 euros2004¹⁵. Elle correspond à l'exploitation du TER prévue initialement dans la Convention et réajustée avec les évolutions de l'offre en 2004 : création de nouvelles dessertes sur l'axe Toulouse – Latour de Carol ou bien la création de TER supplémentaires consécutives à la venue du Pape à Lourdes.

Ces évolutions font l'objet d'avenants à la Convention. Ces derniers fixent précisément les modifications de l'offre TER et une contribution supplémentaire pour l'exploitation des ajouts de services.

Comme le prévoit la Convention, la contribution de référence est ajustée au moment du règlement de la facture par la Région (cf. la note de bas de page). Cet ajustement porte sur les éléments suivants pour 2004 :

- les charges C2 sont ajustées au réel¹⁶ hausses des péages RFF et des taxes professionnelles appliquées au matériel roulant (+1 223 000 €2004) ;
- le montant des charges C1¹⁷ recalculé en fonction des valeurs réelles des indices (-47 000 €2004) ;

¹⁵ Les montants donnés sont ceux facturés par la SNCF à la région selon les termes de la Convention. En fonction des négociations entre les deux parties à la suite de cette facturation, les montants sont susceptibles d'évoluer.

¹⁶ Ces charges sont forfaitaires.

¹⁷ Ces charges sont intégralement financées par l'AO.

- le principe de l'intéressement aux recettes (-279 000 €2004 car les recettes sont supérieures aux objectifs et l'écart est partagé à 50 % entre la Région et la SNCF) ;
- les engagements qualité (-133 000 €2004) ;
- les engagements ponctualité (+107 000 €2004) ;
- pénalités pour non réalisation de l'offre (-276 000 €2004) ;
- pénalités pour remises de documents (-4 000 €2004) ;
- hausse tarifaire prévue réajustée au réel (-97 000 €2004) ;
- les dépenses liées au vandalisme (pas encore déterminées).

Enfin, la Région verse les contributions au titre des tarifs sociaux nationaux : 8,2 millions d'€2004.

E. La Convention TER

Comme le veut la loi SRU, depuis le 1^{er} janvier 2002, la Région est devenue AO du transport régional et la SNCF, l'exploitant. Les relations entre les deux parties sont régies par une Convention.

En Midi-Pyrénées, la Région a signé la Convention avec la SNCF comme prévu pour une application à partir du 1^{er} janvier 2002.

Avant d'aborder la Convention à proprement parlée, voici quelques éléments de contexte qui ont conclu sur cette Convention.

1. *Les prémices*

Grâce à la LOTI, les Régions bénéficient de plus de compétences en matière de transport régional. Midi-Pyrénées a souhaité en profiter et a lancé des partenariats avec notamment la SNCF.

De ce cadre, en octobre 1997¹⁸, la Région et la SNCF ont signé une Convention d'exploitation pour 3 ans (1997, 1998 et 1999). Cette Convention est la conséquence d'un accord entre les deux parties puisque lors de la précédente Convention d'exploitation et de la Convention tarifaire « Plein sud Etudiant », la SNCF et Midi-Pyrénées ne partageaient pas les mêmes positions à cause d'un contentieux financier. Cette Convention a pour but de développer le TER et ses services (régularité des trains, informations à l'attention des voyageurs, services de substitution...). La Région a engagé des sommes de l'ordre de 400 millions de francs (valeur 1997) pour les 3 ans afin de participer à l'amélioration du TER : achat de matériel, maintien des tarifications régionales, programme d'investissements et d'entretien des gares... Mais l'Etat reste la véritable AO puisque le financement du TER est assuré par lui même.

En 2000, le Conseil Régional signe le PRT après consultation des autres Autorités Organisatrices de transport de la Région et des exploitants de transport. Il donne les actions à mener sur les 6 ans à venir en matière de transports collectifs¹⁹.

La même année, la loi SRU est votée et la régionalisation devient effective dans toutes les Régions à partir du 1^{er} janvier 2002.

¹⁸ Les accords passés entre la SNCF et la région Midi-Pyrénées entre 1982 et 1997 n'ont pas été portés à ma connaissance.

¹⁹ Pour plus d'informations sur le sujet, vous pouvez vous reporter à la page 24 où le PRT est abordé.

2. Organisation de la Convention

En 2001, la Région et la SNCF négocient la nouvelle Convention. Les négociations diffèrent des précédentes Conventions car la loi SRU donne toutes les compétences d'AO de transport régional à la Région, y compris son financement.

La Convention a été signée le 22 février 2002 entre la SNCF et la Région Midi-Pyrénées. Elle a une durée de 6 ans et arrivera donc à échéance le 31 décembre 2007.

Différents documents contractuels la composent :

- la Convention à proprement parlée, signée par les deux parties ;
- le cahier des charges attaché à la Convention pour l'exploitation ;
- les annexes attachées à la Convention.

3. Les neuf titres de la Convention

Il s'agit du document pour lequel la Région Midi-Pyrénées et la SNCF ont signé. C'est en quelque sorte le contrat passé entre les deux parties.

Neuf titres composent la Convention, répartis en 34 articles.

Titre 1 : Les Clauses Générales

Il s'agit de définir l'objet du contrat qui est l'exécution du service public ferroviaire régional de transports de voyageurs et des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires en Région Midi-Pyrénées. Le service public de transports de voyageurs est limité au territoire de la Région Midi-Pyrénées. Cependant, la Région peut conclure des Conventions avec d'autres AO de transport pour le développement du TER. Le contenu du service est défini dans le cahier des charges (cf. page 34). Enfin, la communication institutionnelle est à la charge de la Région (livrée extérieure des TER...). La communication et la politique commerciale pour le TER Midi-Pyrénées sont de la responsabilité de la SNCF.

Titre 2 - Droits et obligations de la Région

La Région définit le contenu du service TER et coordonne les services ferroviaires et routiers régionaux. La SNCF peut être associée aux réflexions des études conduites par la Région. Avec la régionalisation, la SNCF a un savoir faire que n'ont pas les Régions. L'exploitant est donc sollicité pour ses compétences. Les investissements envisagés par la Région sont définis dans le cahier des charges et sont en cohérence avec le PRT. En cours de Convention, le contenu des services offerts peut évoluer sous réserve de leur faisabilité technique (matériel, infrastructure) établie par la SNCF. Un avenant à la Convention est signé dans le cas de modifications significatives afin de réajuster les contributions financières destinées à la SNCF. La Région contrôle l'activité de la SNCF au moyen notamment de tableaux de bord et d'un rapport annuel.

Titre 3 - Droits et obligations de la SNCF

La SNCF est en charge de l'exploitation du service public ferroviaire régional de voyageurs ainsi que des services routiers de substitution : production, exploitation des gares, maintenance et entretien du matériel, politique commerciale, force de proposition pour l'amélioration du service TER. La SNCF doit assurer la continuité du service. Dans le cas contraire, des pénalités lui sont imputées. La SNCF doit assurer le service TER avec une qualité telle qu'elle a été définie dans le cahier des charges. La qualité est évaluée selon un certain nombre de critères pour

lesquels des objectifs sont fixés. En fonction des atteintes ou non de ces objectifs, un système de bonus/malus est établi.

La SNCF reste responsable de tout dommage causé par l'exécution de ses prestations auprès des clients et de la Région.

Titre 4 - Modalités de mise en œuvre et de modification de l'offre de service

Les règles sont édictées concernant les modifications apportées au service. Elles diffèrent selon si ces modifications sont de l'initiative de la SNCF ou de la Région.

Titre 5 - Biens nécessaires à l'exploitation

Il s'agit de définir les relations des deux parties quant à l'usage des biens suivants : les infrastructures, le matériel roulant, les gares et haltes, et les biens immatériels (licences...).

Ainsi, concernant le matériel roulant, un inventaire est établi (type de train, capacité, etc...) et l'offre TER devra être assurée par ces trains. Si un service ne peut être assuré par un train « Midi-Pyrénées », la Région devra être consultée.

De même pour les gares, un inventaire exhaustif est établi (les gares et leurs équipements). La SNCF est responsable de l'entretien et des travaux de maintenance sur les points d'arrêts (gares et haltes).

Titre 6 - Tarification

La Région peut mettre en place une tarification régionale à l'intérieur de son territoire d'action. Avec la complémentarité des modes de transport, la Région Midi-Pyrénées souhaite mettre en place une tarification multimodale : cela simplifiera et rendra attractive l'offre auprès des clients. Aussi, la Région peut lancer une promotion tarifaire liée à un événement régional.

La SNCF doit informer de toute modification de l'offre tarifaire Grandes Lignes (GL) afin d'éviter toute « concurrence » entre les produits nationaux et régionaux. Chaque année, la SNCF doit également présenter à la Région Midi-Pyrénées les modifications de tarifs de l'année.

Titre 7 - Régime financier et comptable

La Région verse à la SNCF une contribution financière au titre de l'exploitation des services régionaux. Cette contribution est établie sur une contribution de référence et ajustée en fonction des révisions qui vont être abordées plus loin.

La contribution de référence

Ainsi, on peut définir la contribution de référence comme la différence entre le devis des charges et le devis des recettes.

Les devis des charges et des recettes sont établis selon une offre de service définie dans la Convention. Toute modification du service engendre l'élaboration d'un devis qui précise les conséquences sur les charges et les recettes.

Les charges

Les charges sont de deux types :

- **C1** : Elles sont forfaitaires et font l'objet d'un engagement de la SNCF sur la durée de la Convention. Le montant annuel forfaitaire fixé peut varier en fonction d'indices fixés dans le cahier des charges (ex : trafic en voyageurs-km, recettes...). Les charges C1 comprennent :
 - ✓ les coûts de conduite et d'accompagnement des trains ;

- ✓ une part des charges de structure ;
- ✓ les charges d'entretien du matériel roulant ;
- ✓ les charges routières ;
- ✓ les charges de location de matériel roulant entre activités (ex : TER avec Fret) ;
- ✓ les charges des établissements d'exploitation ;
- ✓ les charges au sol : distribution, manœuvre et services en gare, charges des gares TER, entretien des gares.
- **C2** : ces charges sont revues chaque année au réel. Elles comprennent :
 - ✓ Les péages d'infrastructure ;
 - ✓ Les charges de capital du matériel roulant ;
 - ✓ Les charges de location du matériel appartenant à la Région ;
 - ✓ Les charges de remise en état du matériel après vandalisme ou dépréciations ;
 - ✓ La taxe professionnelle sur le matériel roulant.

Les recettes

Tout comme les charges, il y a deux types de recettes :

- **R1** : Il s'agit de recettes estimées pour l'année suivante. Elles comprennent :
 - ✓ les recettes issues des clients ;
 - ✓ les compensations tarifaires sur tarifs sociaux mis en place par l'Etat ;
 - ✓ les recettes annexes à l'exploitation des services affectés au TER.
- **R2** : Ce sont des recettes traitées au réel. Elles se composent de :
 - ✓ les recettes perçues d'autres AO de transport selon des modalités convenues entre les différentes AO, la Région et la SNCF ;
 - ✓ les compensations tarifaires régionales.

La contribution de référence est donc issue du calcul suivant :

$$CR = (C1 + C2) - (R1 + R2)$$

Cette contribution est ensuite ajustée en fonction d'éléments et d'indexations définis.

Les ajustements

Les charges C1 et les recettes R1 estimées pour l'année n sont définies réellement et précisément, en année n+1. Elles varient en fonction d'indices (trafic, etc...) définis dans le cahier des charges.

Quant aux charges C2 et aux recettes R2, réelles et définitives de l'année n, elles sont réajustées à l'année n+1 en fonction des chiffres comptables réels.

La Convention comprend un système d'intéressements financiers avec deux principes :

- **un partage des risques sur les recettes** : l'écart constaté entre le devis des recettes R1 et les recettes réelles est partagé à parts égales entre la Région et la SNCF s'il est dans une tranche de +6 % / -6 %. Si l'écart est supérieur à -/+6 %, la situation est examinée par les deux parties afin de réétudier les règles de partage de risque.
- **les clauses de bonus - malus** : Ces clauses sont appliquées sur le niveau de qualité de la prestation de service TER atteint. La qualité de la prestation comprend entre autres l'information, la propreté, la régularité des trains. Pour chacun de ces critères (définis dans le cahier des charges), un seuil a été fixé (révisable chaque année pour l'année suivante d'exploitation) et il sera comparé au seuil réellement atteint

afin de fixer les bonus et malus de l'année n-1. Le but de ce principe est d'inciter la SNCF à toujours faire mieux dans la qualité de ses prestations, un des facteurs d'accroissement de la fréquentation.

Titre 8 - Terme de la Convention

Les sujets abordés dans cette partie sont les clauses de fin de Convention : expiration de la Convention, sa résiliation éventuelle et les procédures juridiques en cas de litige.

Titre 9 - Clauses diverses

Ce titre est court : il comprend les adresses des domiciles des deux parties de la Convention ainsi que leurs signatures d'accord.

4. Avenants

La Convention signée pour 6 ans constitue le « contrat de base ». Or, avec les changements d'offres opérés dans le cadre du PRT (Plan Régional des Transports), des avenants ont été rajoutés afin de réajuster les contributions versées par le Conseil Régional de Midi-Pyrénées.

5. Le cahier des charges

Le cahier des charges est un document contractuel qui accompagne la Convention. Il définit avec précision les conditions d'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs de la Région Midi-Pyrénées.

Il est composé de 9 parties et détaille en quelque sorte la Convention signée. Voici dans le tableau suivant les notions qui sont abordées.

Tableau 8 - Le cahier des charges de la Convention Midi-Pyrénées

Chapitre	Notions abordées
1 - La définition des services	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'objet de ce cahier des charges ➤ La définition des services TER ferroviaires et routiers concernés par la Convention ➤ L'inventaire des gares et haltes situées en Midi-Pyrénées
2 - Les conditions d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les infrastructures ferroviaires (lignes, vitesse, mode de traction, etc...) ➤ Les caractéristiques du parc matériel
3 - Les conditions de modification des services	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La typologie des modifications de service (modification majeure, ponctuelle, pour travaux, etc...) ➤ Les procédures de modification de l'offre ➤ Les incidences financières des modifications de l'offre ou d'exploitation
4 - La tarification	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les tarifs applicables ➤ Les conditions de modification de tarifs (mise en place de tarifications régionales, offre promotionnelle, etc...) ➤ La tarification et la billettique multimodale
5 - La définition des conditions commerciales d'exécution des services	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les conditions de vente ➤ L'information au public ➤ L'après vente et les litiges

6 - Qualité des services offerts aux voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Qualité de service (donne les règles de du système bonus - malus et son calcul) ➤ Ponctualité (explicite également les règles de bonus - malus et ses pénalités)
7 - Système de pénalités	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pénalités pour retard dans la remise de documents contractuels (tableaux de bords, rapport annuel...) ➤ Pénalités pour défaut d'information des usagers sur les horaires TER lors de changements de service ➤ Continuité de service (suppression de train et/ou substitution, pénalités de non réalisation de l'offre)
8 - Pilotage et droit de contrôle de la Région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Compte-rendu de l'exécution du TER (tableaux de bords, rapport annuel et compte de résultat annuel)
9 - Les modalités financières de la Convention	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contribution de référence en 2002 (calculée dans le cadre de la Convention puis ajustée chaque année en fonction des index définitifs) ➤ Le vandalisme (règles de participation de la Région dans les frais de remise en état du matériel roulant et des gares) ➤ Contribution financière définitive (mode de calcul de cette contribution)

Source : Convention Région Midi-Pyrénées – SNCF, Exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs, Janvier 2002, pp. 33-85

6. Les 10 annexes

Un certain nombre d'annexes sont jointes au cahier des charges afin d'explicitier certaines notions.

10 annexes sont incluses :

- **le périmètre des services régionaux** : la liste des relations ferroviaires et routières ainsi que la liste des circulations (n° de train, n° de car, horaires détaillées, villes desservies, etc...) et les services routiers sous-traités ;
- **l'état des lieux des gares et haltes** : une fiche descriptive de chaque gare avec photos (horaires d'ouverture, moyens de distribution, services annexes, etc...)
- **l'état des lieux des infrastructures** : présentation du réseau en Région Midi-Pyrénées (longueur et type de ligne, mode de traction, vitesse limite, etc...) ;
- **l'état des lieux du matériel roulant** : locomotives, voitures, autorails... ;
- **les principes d'évaluation des conséquences financières des modifications de l'offre** : liste des charges affectées, méthodes de travail ;
- **la tarification** : présentation exhaustive des produits régionaux existants au 01 janvier 2002, réglementation des produits sociaux (abonnements scolaires, familles nombreuses, etc...) ;
- **le guide de la qualité de service** : services de référence, méthodes de mesure, etc... ;
- **les objectifs annuels de qualité de service** : déterminés chaque trimestre
- **la formule d'indexation des charges**, permettant d'ajuster les charges C1 ;

- le devis prévisionnel 2002 : charges et recettes ;
- l'inventaire des autres matériels et équipements d'exploitation utilisés par le TER.

7. Les prochaines négociations de la future Convention

La Convention arrivera à échéance le 31 décembre 2007. Avant cette date, la Région devra avoir négocié une nouvelle Convention d'exploitation avec la SNCF et peut être d'autres opérateurs ferroviaires si l'ouverture à la concurrence du transport public de voyageurs avait lieu.

Les négociations porteront sur les services à offrir mais également sur le volet financier : déterminer les charges et les recettes du TER permettront le calcul des subventions de la part de Midi-Pyrénées.

III. Une Convention à renégocier dans un contexte concurrentiel

A. De prochaines négociations

Depuis 2002, le TER est régi par une Convention qui lie la Région en tant qu'Autorité Organisatrice de transport ferroviaire et la SNCF en tant que prestataire de service de transport ferroviaire pour le compte de l'AO.

Pour les Conventions actuelles, les Régions ne peuvent contracter qu'avec la SNCF (règle édictée dans la LOTI). L'entreprise est donc l'opérateur exclusif pour l'exploitation du TER.

Comme nous l'avons dit, la Convention Midi-Pyrénées actuelle arrivera à son terme le 31 décembre 2007 et une nouvelle Convention sera alors appliquée. Il y aura donc de nouvelles négociations entre la SNCF notamment et la Région.

Après les retours d'expériences de la précédente Convention, différents aspects pourront faire l'objet de nouvelles réflexions, comme par exemple :

- le matériel roulant et ses investissements, notamment les parts de chacune des parties dans son financement ;
- la qualité de service à assurer (avec la détermination des seuils de qualité sur la propreté des trains, leur ponctualité, etc...) ;
- les règles de pénalité en cas de non réalisation de l'offre et leurs montants ;
- les différentes pénalités mises en place (pour non remise de documents à temps...) ;
- la méthode du calcul d'indexation des charges C1 ;
- le devis prévisionnel (les charges et recettes du TER), etc...

B. Un contexte d'ouverture à la concurrence du transport public de voyageurs

Ce dernier point est important car le volet financier est déterminant pour le choix de l'exploitant. En effet, en 2008, dans un contexte européen de libéralisation ferroviaire, l'ouverture à la concurrence pourrait être mise en vigueur et tout opérateur ferroviaire

détenteur d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité serait alors susceptible de répondre à des appels d'offre lancés par les Régions.

Dans les premiers projets de texte, les Régions devaient lancer obligatoirement des appels d'offre concernant l'exploitation d'un lot (qui peut comprendre une ou plusieurs lignes ferroviaires). Toutefois, le 20 juillet dernier, la Commission Européenne a publié un nouveau projet de règlement sur le service public dans les transports terrestres. Ce dernier modifie l'ancien projet puisque pour les transports ferroviaires, la possibilité de mise en concurrence est laissée à la décision des autorités organisatrices (les Régions). Ainsi, ces dernières seraient libres de lancer un ou plusieurs appels d'offre, soit déléguer l'exploitation du TER à la SNCF. Aujourd'hui, ce projet est encore susceptible de connaître des modifications par le Parlement Européen et le Conseil des Ministres des Transports.

Dans tous les cas, la SNCF doit se préparer à affronter les opérateurs concurrents. En effet, le vainqueur d'un appel d'offre sera celui qui offre le meilleur service pour le coût le plus faible. Les Régions désigneront en fonction du « mieux disant ».

Bernard Sinou, Directeur de la branche d'activité Transport Public de la SNCF a d'ailleurs averti qu'à l'avenir « il faudra faire plus avec le même prix. [...] Maintenant, nous devons encore davantage travailler sur tous les services annexes au transport : tarification, billetterie, information voyageurs, services spéciaux pour les personnes à mobilité réduite...²⁰ »

C. Comment réduire les coûts du TER ?

Dans ce contexte, la SNCF doit donc être compétitive dans ses coûts vis à vis de ses concurrents éventuels et doit proposer une évaluation des charges d'exploitation optimisées pour la Région Midi-Pyrénées.

L'entreprise doit donc rechercher des solutions pour faire baisser ses coûts tout en offrant un service de qualité.

Pour y parvenir, la SNCF a recherché des « leviers » d'action qui permettront de maîtriser les coûts.

Un de ces leviers d'action consiste à rechercher la meilleure proposition de transport collectif pour chacune des gares et haltes de la région et plus précisément les haltes à faible fréquentation.

Midi-Pyrénées comporte actuellement 159 gares/haltes TER. De nombreux points d'arrêts sont des **PANG** (Points d'Arrêts Non Gérés). Il s'agit de haltes ferroviaires sans aucune présence humaine effectuant des missions de vente ou de sécurité ferroviaire. Certains d'entre eux disposent d'un appareil de distribution de titres TER. Pour les autres PANG, seul un panneau d'information précise les horaires des trains et quelques renseignements commerciaux sur le transport régional.

Ces PANG connaissent une faible fréquentation : un à trois voyageurs en moyenne par jour, voire moins. Les coûts ne sont pas pour autant diminués puisque ils sont indépendants du nombre de voyageurs par halte. Les PANG génèrent donc un très faible trafic pour des coûts élevés (charges C1).

Une des fonctions de l'opérateur de transport SNCF étant d'être force de proposition auprès de son AO, la DDTER (Direction Déléguée TER) Midi-Pyrénées a décidé de lancer une étude sur ces points d'arrêts, dits à faible fréquentation. Cette étude sera présentée

²⁰ Propos extraits d'une interview parue dans La Vie du Rail et des Etablissements n°3009 en date du 27 juillet 2005.

à la Région dans le cadre des négociations pour la future Convention. La DIT (Direction Infrastructure et Transports) du Conseil Régional a été informée de cette démarche dont elle a validé le principe.

D. L'analyse des points d'arrêts à faible fréquentation : une étude stratégique

1. Deux objectifs

Elément stratégique pour l'avenir du TER Midi-Pyrénées et pour une rationalisation des coûts, l'étude des PAFF permettra de proposer une nouvelle politique d'arrêts des TER Midi-Pyrénées. La suppression éventuelle de points d'arrêts présente de plus l'avantage d'augmenter la vitesse commerciale de l'axe et donc de proposer à la majorité une offre plus performante (temps de trajet amélioré) et de meilleure qualité. Par ailleurs, afin de conserver les quelques clients des points d'arrêts supprimés, des solutions de substitution peuvent être mises en place. Au final, le TER conserve la plupart de ses clients actuels mais pourra en conquérir d'autres par l'amélioration du transport ferroviaire régional.

Cette politique d'arrêts renouvelée des TER représente donc un **levier intéressant de développement commercial du TER**.

Le deuxième objectif de cette étude est de permettre **une réduction des coûts du TER**. Cette réduction est bénéfique pour les deux parties de la Convention :

- la SNCF devient plus compétitive et démontre son rôle de « force de proposition » ;
- la Région Midi-Pyrénées voit ses coûts qui se stabilisent : les gains obtenus par la politique renouvelée des points d'arrêts permettront de compenser en partie la hausse annuelle des péages RFF ou d'être réinvestis dans des améliorations de l'offre.

2. Une méthodologie en cinq étapes

Cette étude doit répondre à une attente de la part de la Région. Afin d'être la plus convaincante et crédible possible, la démarche de travail doit être la plus objective possible. Toutes les hypothèses choisies et les calculs effectués devront être explicites.

Cette étude rentre en premier lieu dans une démarche marketing mais également dans une approche économique et financière. Afin de bien mener ces aspects de l'étude, la méthodologie est la suivante.

a) Une démarche marketing initiale déterminante

La première approche de l'étude des arrêts ferroviaires TER consiste à déterminer la pertinence économique des gares/haltes ferroviaires TER de la région Midi-Pyrénées et à effectuer des préconisations permettant à la fois d'améliorer les services TER et de réduire les coûts d'exploitation.

Cette démarche est avant tout applicable aux gares/haltes développant un très faible trafic. Il convient d'analyser selon des critères définis si la demande de la gare/halte conserve une pertinence ou non. Ces critères objectifs peuvent être par exemple le « trafic voyageurs par jour » ou bien le ratio nombre de voyageurs par train.

Au vu de ces PAFF, une analyse économique globale est réalisée permettant ainsi d'avoir une première estimation d'une politique renouvelée.

Les critères utilisés jusqu'à présent ne suffisent pas à démontrer la réelle pertinence de la gare/halte. Des critères d'ordre économique et démographique sont également à prendre en compte : la population et son évolution, les zones résidentielles, les zones d'activités, etc...). Ils feront l'objet d'une analyse fine point d'arrêts par point d'arrêts pour déterminer si leur pertinence est toujours d'actualité ou non. Le cas échéant, il conviendra d'envisager une nouvelle offre et d'effectuer des propositions : suppression, substitution...

b) Une approche financière nécessaire pour situer les enjeux

Une suppression éventuelle peut être compensée par la mise en place d'un système de transport collectif de substitution. Il s'agit notamment du système de transport à la demande (TAD). Pour chaque point d'arrêts supprimé, il conviendra toutefois de s'assurer si la mise en place d'un TAD est pertinente.

Tout ceci fera l'objet d'une évaluation financière précise reprenant la méthodologie utilisée pour l'évaluation économique globale.

c) Cinq étapes de travail pour réaliser l'étude

Au vu de la démarche globale édictée juste avant, cinq étapes de travail sont déterminées afin de mener à bien l'étude des PAFF. Ces cinq étapes exposées ci-dessous seront développées en deuxième partie de l'étude.

1. Analyse de l'existant

En premier lieu, une analyse de l'existant est menée. Celle-ci permet d'avoir un « inventaire » des gares situées dans la région Midi-Pyrénées. Pour chaque gare, des données sont présentées sous forme tabulaire.

2. Détermination des PAFF

En fonction de critères objectifs établis et fixés à partir d'une méthodologie basée sur diverses études déjà réalisées, les PAFF (points d'arrêts à faible fréquentation) sont sélectionnés. Le premier critère de pertinence est tout d'abord leur trafic de voyageurs.

3. Première estimation économique

Après avoir déterminé les PAFF, une analyse économique globale, c'est-à-dire des 51 haltes, est réalisée. L'objectif est de permettre d'avoir une première estimation des gains espérés par la mise en place d'un politique rénovée d'arrêts ferroviaires.

Cette estimation a été chiffrée selon des hypothèses de travail émises, en concertation au sein du Pôle Commercial de la DDTER.

4. Etude fine des PAFF et solutions palliatives

Pour chaque halte à faible fréquentation sélectionnée à partir des critères objectifs, une analyse complète est alors effectuée. Il convient de tenir compte d'éléments sur la gare (équipements, distribution, etc...), la commune et ses développements socio-économiques, les réseaux de transport, etc...

Pour chacun des PAFF, une fiche est donc conçue, synthétisant tous les éléments. Il est également étudié la possibilité de mise en place d'un TAD de substitution. Le cas échéant, des préconisations pratiques sont effectuées sur l'offre à créer (type de dessertes, nombre de dessertes, horaires, distance...).

5. Approche économique et financière

Toutes les hypothèses proposées sur la politique d'arrêts (suppression de PAFF, mise en place d'un TAD, etc...) sont chiffrées. Il s'agit de déterminer les nouveaux coûts engendrés (TAD notamment) et ceux économisés.

La méthodologie de l'analyse est similaire (mêmes postes de charges et de gains) que celle employée lors de la première estimation économique. Seulement, les hypothèses généralistes utilisées dans l'évaluation économique globale ne seront pas prises en compte.

La Région est l'autorité compétente qui pourra décider de la suppression ou non des haltes suggérées et de la mise en place éventuelle de moyens de substitution. Mon étude présentera tous les calculs financiers (charges et recettes) établis pour chacun des points d'arrêts.

Pour cela, un document de présentation de l'étude sera remis à la Région Midi-Pyrénées. Ainsi, cette dernière possèdera toutes les composantes économiques et financières qui alimenteront la réflexion et lui permettront d'effectuer les choix.

DEUXIEME PARTIE : 51 POINTS D'ARRET IDENTIFIES

I. Analyse de l'existant : un réseau Midi-Pyrénées en étoile...

A. Photographie des gares et haltes par axe TER

Afin de déterminer les PAFF à étudier, une analyse de l'existant est effectuée. Il s'agit, en effet, de dresser un état des lieux exhaustif des gares/haltes en région Midi-Pyrénées. En donnant un aperçu précis de chaque gare, le périmètre de l'étude peut être alors défini (cf. Annexe 3 – p. 90).

Cet état des lieux est réalisé pour chacun des axes TER régionaux :

- Toulouse - Auch ;
- Toulouse – Montauban ;
- Toulouse – Agen ;
- Toulouse – Brive ;
- Toulouse - Carcassonne ;
- Toulouse – Montréjeau ;
- Toulouse – Pau/Luchon
- Toulouse - Foix ;
- Toulouse – Latour de Carol ;
- Toulouse – Tessonnières ;
- Toulouse - Rodez ;
- Toulouse – Mazamet ;
- Toulouse – Figeac ;
- Toulouse – Figeac.

Ce mode de présentation permet d'avoir une vision d'ensemble des infrastructures en gares et les services associés par axe.

Pour chaque gare, un certain nombre de critères sont retenus. Ils permettent d'avoir une « photographie » de tous les points d'arrêts de Midi-Pyrénées. Ces critères sont les suivants :

Les caractéristiques de la gare :

- la distance depuis la gare de Toulouse Matabiau jusqu'au point d'arrêts ;
- la distance entre deux gares sur l'axe ;
- le type de gare : gare ou halte²¹. Une gare a des agents à la vente et à la sécurité contrairement au PANG où il n'y a aucun personnel ;
- le nom de la commune ;
- le type de desserte. Selon la Convention, divers services TER ont été établis (agglomération, périurbain/banlieue, régional/interville) ;
- intégration ou non de la gare dans le PTU (Périmètre des Transports Urbains) de Toulouse. Ce critère permet de différencier les gares incluses dans le PTU et celles dans les dessertes agglomération.

Les éléments démographiques et économiques (données de l'INSEE) :

- particularités : il s'agit de savoir si la ville (ou commune) possède un statut administratif (Préfecture, etc...) ;

²¹ Une halte peut être aussi appelée PANG (Point d'Arrêts Non Géré).

- la population de la commune en 1999 (pour certaines communes comme Toulouse, on bénéficie du recensement 2004) ;
- le taux de croissance annuel de la population depuis le recensement de 1990 : il permet de connaître une croissance moyenne de la population et donc de pouvoir avoir une idée du développement de la ville (ou commune) ces dernières années.
- le nombre d'emplois en 2004 dans la ville (ou commune) de manière à savoir s'il y a un bassin d'emplois ;
- le taux de croissance annuel de l'emploi depuis le recensement de 1990 pour évaluer les derniers développements de travail dans la ville ;

Ces éléments sont donnés dans un premier temps pour la commune seule. Ensuite, les chiffres sont présentés de manière plus globale en incluant les communes situées à une distance inférieure à 5 km. Certaines villes ou communes-gares²² ont en effet plusieurs communes en périphérie. Ces dernières bénéficient d'un bassin d'emploi et de zones résidentielles qui alimentent la gare de la commune principale.

Le trafic et l'offre TER :

- le nombre de dessertes de la gare (données provenant de BDO : Base de Données de l'Offre, un logiciel interne récapitulant l'offre TER) ;
- le supplément d'offre TER avec le Plan Régional des transports (PRT) : comme nous l'avons vu, le PRT fixe les objectifs en termes de dessertes TER et ce critère permet de savoir si une augmentation des dessertes est programmée ou a été réalisée récemment ;
- les trafics voyageurs TER JOB (données issues des comptages réalisés en novembre 2004 par BVA²³) : il s'agit du trafic TER sur un Jour Ouvrable de Base (un jour de semaine entre mardi et jeudi). En termes de trafic, la SNCF différencie, le samedi, le dimanche, le lundi, le vendredi des autres jours de la semaine en raison des déplacements différents en fin de semaine.

Le ratio économique : c'est le ratio qui donne la part des charges de distribution sur les recettes de la gare. Ce critère permet en quelque sorte d'avoir une vision de la rentabilité de la gare. Pour une halte, la charge de distribution représente la part la plus importante.

Les guichets : il s'agit de la présence ou non de guichets. Si oui, les horaires d'ouverture aux clients sont indiqués.

Le schéma de distribution :

- le nombre de PVM (Postes de Vente Mosaïque) : ce sont les postes de vente SNCF ;
- le nombre d'APV (Appareils Points de Vente) ou BLS (Bornes Libre Service) : ce sont les distributeurs automatiques pour les parcours GL ;
- le nombre de DBR (Distributeurs de Billets Régionaux) ;
- le nombre d'ADDAMS (Automate De Distribution Autonome Modèle Simplifié) : distributeurs régionaux simplifiés ;
- la VAB ou Vente A Bord (des trains) : elle s'effectue en l'absence de tout moyen de distribution.

Les gares non dotées d'appareils de vente sont à étudier attentivement car le trafic y est très faible (non pertinence de système de distribution).

Quelques gares ou haltes ont la particularité d'être gérées par une autre région SNCF mais sont rattachées administrativement à la Région Midi-Pyrénées. Par exemple, la gare

²² Il s'agit de la commune où est localisée la gare.

²³ BVA (Brulé Ville et Associé) est un institut d'études de marché et d'opinion.

de Souillac est gérée par SNCF Limoges alors que la gare fait partie de la Région Midi-Pyrénées. Ces gares sont également à prendre en compte dans l'étude puisque la Convention les inclut et qu'elles font partie intégrante du TER Midi-Pyrénées. Les gares concernées sont les suivantes :

Tableau 9 - Les gares en Midi-Pyrénées gérées par d'autres régions SNCF

Nom de la gare	Région SNCF en charge de la gare
Bretenoux-Biars	SNCF Limoges
St Denis Près Martel	SNCF Limoges
Souillac	SNCF Limoges
Les Quatre-Routes	SNCF Limoges
Bétaille	SNCF Limoges
Floirac	SNCF Limoges
Gignac Cressensac	SNCF Limoges
Laval de Cère	SNCF Limoges
Puybrun	SNCF Limoges
Vayrac	SNCF Limoges
Millau	SNCF Montpellier
St Rome de Cernon	SNCF Montpellier
Séverac-Le-Château	SNCF Montpellier
Campagnac	SNCF Montpellier
Montpaon	SNCF Montpellier
Saint Georges de Luzençon	SNCF Montpellier
Tournemire-Roquefort	SNCF Montpellier

A contrario, 4 gares sont gérées par SNCF Toulouse mais ne font pas partie de la Région Midi-Pyrénées : Bram, Castelnaudary, Porté-Puymorens et Latour de Carol sont situées en région Languedoc-Roussillon. Ces gares sont néanmoins étudiées du fait que les relations TER sont Conventionnées en TER Midi-Pyrénées.

A travers de cette synthèse, la typologie et les caractéristiques des gares sont globalement données : type de la gare, équipements de distribution, commune correspondante, etc...

B. Un contraste entre l'agglomération toulousaine et les zones rurales

Au vu de ces « photos d'axe », la région Midi-Pyrénées est une région où presque tous les axes convergent vers Toulouse. Il s'agit d'une configuration d'un « réseau en étoile ». La région comporte un écart important entre la ville de Toulouse (et son agglomération) et les zones rurales.

Comme nous l'avons vu en page 15, l'agglomération toulousaine connaît chaque année un développement important de sa population tandis que les communes au cœur de la région connaissent une baisse démographique.

C. Un nombre important d'arrêts TER

Tableau 10 - Les axes TER en Midi-Pyrénées

Axe	Distance (en km)	Vitesse moyenne (en km/h)	Nombre d'arrêts	Distance moyenne entre arrêts (en km)	Estimation de trafic en 2004 (en voy-km)	Evolution du trafic 2003 - 2004 (en %)
Toulouse – Pau	216	86	26	8,3	123 089 900	+0,9
Toulouse – Luchon	139	69	19	7,31		
Toulouse – Rodez – Millau	232	68	23	10,54	70 910 486	+6,1
Toulouse – Latour de Carol	163	60	15	11,6	57 977 127	+13,5
Toulouse – Cahors – Brive	214	92	21	10,7	41 475 945	+2,4
Toulouse – Agen	121	90	22	5,76	36 124 210	+21,9
Toulouse – Mazamet	105	67	14	8,07	29 880 519	+6,7
Toulouse – Figeac – Brive	248	66	30	8,26	25 866 718	-3,4
Toulouse – Auch	88	57	16	5,8	25 866 718	+18,9
Toulouse – Carcassonne	91	81	13	7,58	19 177 050	+13,0
Brive – Rodez	163	61	19	9,05	15 609 226	-16,9

Source : Document interne DDTER, SNCF, 2004 et Rapport annuel TER Midi-Pyrénées 2004, p. 52

Des lignes sont en forte croissance de trafic : Toulouse – Agen ou Toulouse – Auch. Ces dernières ont en effet une bonne desserte d'agglomération et banlieue. Comme nous l'avons vu, l'agglomération toulousaine se développe fortement chaque année et la demande en transport périurbain est en hausse. Le TER Midi-Pyrénées a un trafic essentiellement axé sur l'urbain et le périurbain. D'ailleurs, ces deux lignes ont une distance moyenne entre arrêts de 5 à 6 km, soit de courtes distances permettant de bien desservir l'agglomération et la banlieue.

La Ligne Toulouse – Latour de Carol connaît également une hausse de trafic due à son développement de l'offre et au développement de l'agglomération de Toulouse.

L'essor de l'agglomération toulousaine s'effectue au détriment des zones rurales. En effet, ces dernières se dépeuplent et le trafic est en baisse. Ces zones sont situées principalement dans le quart Nord-Est de la région. Deux lignes sont concernées : Toulouse – Figeac – Brive et Brive – Rodez. La baisse démographique n'est pas la seule cause de ces diminutions de trafic. Sur ces axes, le nombre de haltes est important. Les arrêts augmentent le temps de parcours et présentent une pertinence très faible (très peu de personnes montent ou descendent ; 1 ou 2 personnes, voire aucune). A voir le tableau ci-dessus, les deux lignes en perte de trafic ont des vitesses commerciales moyennes les plus faibles au vu de leur distance. Le train devient donc moins attractif que la voiture.

Ces deux lignes TER doivent être sans doute être réaménagées afin de les rendre plus pertinentes. Il convient de plus de moderniser les infrastructures existantes (les voies n'étant pas en bon état, les vitesses commerciales des trains sont limitées) ou bien également par une politique d'arrêts plus judicieuse. Dans ce cas, une étude fine des points d'arrêts de ces axes est nécessaire pour déterminer les points non pertinents. Si ces derniers sont éventuellement supprimés, le temps de parcours pourra être plus ou moins amélioré.

D. Une majorité de PANG en région Midi-Pyrénées

La région compte actuellement 159 gares/haltes TER ferroviaires, tous types ou activités confondus. Sont incluses les gares implantées en Midi-Pyrénées mais gérées par des régions SNCF limitrophes (Limoges et Montpellier).

En règle générale, un PANG (Point d'Arrêts Non Géré) est une gare sans personnel SNCF : pas d'agent sécurité ou commercial. Les équipements dans un PANG sont restreints puisque il ne peut y avoir qu'un distributeur de billets régionaux et un panneau d'informations donnant les horaires de passage et quelques recommandations pour le voyage. De nombreux PANG, notamment en Midi-Pyrénées ne sont pas équipés d'un distributeur, leur implantation n'étant pas justifiée (pas assez de voyageurs et donc de recettes au vu des coûts qu'ils engendrent).

Et justement, un PANG se justifie par le faible trafic qu'il génère. Ils sont tous situés en zones rurales. Dans ces zones, le TER est moins utilisé car les gens sont plus éloignés des activités économiques et préfèrent utiliser la voiture.

En Midi-Pyrénées, il faut donc noter que les PAFF, haltes où le trafic est très faible, sont des PANG.

Pour confirmer, les 159 gares en Midi-Pyrénées ont été classées par 4 types :

- les **gares VFE ou GL** : gares importantes gérées notamment par la Direction des Gares. Elles sont au nombre de 5 (Cahors, Lourdes, Montauban, Tarbes, Toulouse) ;
- les **gares TER** : 52 gares où il y a présence de personnel SNCF. Elles sont dédiées à l'activité TER. Elles font l'objet de la Convention (cf. cahier des charges de la Convention et ses annexes, p. 34) ;
- les **haltes TER équipées** : il s'agit des 33 PANG où aucun agent SNCF n'est présent. Elles sont néanmoins équipées d'un distributeur de billets régionaux (DBR ou ADDAMS) ;
- les **haltes TER non équipées** : ces 52 haltes sont également des PANG et ne possèdent aucun appareil de vente TER. Le faible trafic de ces points d'arrêts en est la justification.
- les **gares/haltes situées en Midi-Pyrénées mais gérées par d'autres régions SNCF** au nombre de 17.

Enfin, à ces 159 gares/haltes, il y a également les gares gérées par SNCF Toulouse mais situées dans une autre région : au nombre de 4, seul une (Porté-Puymorens) est un PANG.

La région comporte donc 85 PANG, soit plus de 50 % de l'ensemble des gares de Midi-Pyrénées. Les PANG, caractérisés par un très faible trafic, sont situés en zone rurale. Il s'agit donc d'étudier leur pertinence afin d'en connaître leur avenir. Ces points d'arrêts représentent un coût non négligeable comme nous le verrons plus loin.

Ces PANG sont pour la plupart localisés sur les lignes du quart Nord-Est : Toulouse – Rodez – Millau, Toulouse – Cahors – Brive, Toulouse – Figeac – Brive et Brive – Rodez. Ces deux derniers axes connaissent une baisse de trafic en 2004. Une nouvelle politique d'arrêts sur ces axes est une solution éventuelle pour redynamiser l'offre TER.

II. 51 points d'arrêts à faible fréquentation identifiés

Suite à l'élaboration de la liste exhaustive des gares, quelques commentaires sont à apporter. **Environ 42 % des gares/points d'arrêts (69 haltes) de Midi-Pyrénées représentent 1 % du trafic total TER de la région.** A l'inverse, les cinq premières gares cumulent environ 50 % du trafic TER : Toulouse Matabiau, St Cyprien Arènes (dans l'agglomération toulousaine), Colomiers (dans l'agglomération toulousaine), Montauban et Albi. Il y a donc un contraste important et un déséquilibre de la répartition du trafic en Midi-Pyrénées. Les gares les plus importantes sont les gares VFE mais également les haltes situées dans l'agglomération toulousaine où un nombre important de dessertes ont été créées. Ainsi, Colomiers est devenue la troisième gare la plus importante de la région en termes de trafic. Les causes sont connues : depuis septembre 2003, la portion Toulouse - St Cyprien/Arènes - Colomiers bénéficie d'un cadencement. Avec un développement annuel important, la demande a fortement augmenté en mettant à jour les limites de cette nouvelle offre (notamment en matériel insuffisant). Il est en de même pour la gare de Muret (8^{ème} gare Midi-Pyrénées en termes de trafic) qui bénéficie d'un cadencement avec Toulouse Matabiau. Enfin, des gares TER figurent dans les premières à connaître un trafic important (ex : Albi, Gaillac, Saint Gaudens...) en raison d'une amélioration de l'offre et du développement de la périphérie toulousaine (la population s'étant éloignée du centre de la métropole).

Les PANG équipés et non équipés représentent seulement 12 % du trafic total TER en 2004. Or, les charges induites par ces PANG de Midi-Pyrénées ne sont pas négligeables dans la mesure où les coûts sont assez élevés en raison notamment des péages RFF. Il faut rajouter différents coûts qui sont les mêmes quelque soit le nombre de voyageurs (ex : l'entretien du point d'arrêts, les distributeurs de billets, etc...).

A. Les critères de choix utilisés

Une analyse plus approfondie est à effectuer sur de nombreux PANG en raison d'un trafic très faible. Et pour cause, après étude de la part des points d'arrêts, comme nous venons de le voir, 69 gares/haltes représentent seulement 1 % du trafic total TER Midi-Pyrénées. Pour déterminer objectivement les gares/haltes susceptibles d'être retenues, les critères privilégiés ont été ceux du trafic et la fréquentation (cf. Annexe 4 – p. 92) mais des critères plus subjectifs ont également été retenus.

Les critères de sélection ont été les suivants :

- **Le ratio voy/TER**

Ce ratio permet de connaître le nombre moyen de voyageurs par train TER desservant la halte. S'il présente un ratio de moins de 4 voyageurs (JOB²⁴) par TER, le point d'arrêts est potentiellement analysable. En effet, 4 voyageurs par gare n'entre pas dans la vocation d'un TER mais plutôt dans celle d'un taxi (transport à la demande), d'autant plus que les coûts sont élevés pour l'arrêt d'un train en gare au regard des recettes engendrées.

- **Le ratio voymax/TER**

Ce critère permet de prendre en compte les trafics de pointe notamment du vendredi et du lundi. En effet, avec le week-end, de nombreux étudiants et scolaires utilisent les TER pour rentrer dans leurs domiciles familiaux (un aller/retour par semaine). Il s'agit d'une clientèle jeune et par conséquent le train a un aspect plus sécuritaire que l'autocar ou la

²⁴ JOB signifie Jour Ouvrable de Base. C'est un jour de semaine type (soit le mardi, mercredi ou jeudi). Il est considéré que le trafic est le même sur ces trois jours.

voiture. Le seuil reste le même que le ratio précédent : si par TER, il y a moins de 4 voyageurs, le point d'arrêts ne semble pas pertinent. Qui plus est, il est censé avoir une hausse de trafic ces jours de pointe. Ainsi, 4 voyageurs en ces périodes de fort trafic démontrent le désintérêt de la halte.

- **Le ratio voy/heure**

L'exploitation TER journalière est estimée à environ 15 heures, de 6h à 21h. Ce ratio permet d'évaluer en moyenne la fréquentation du point d'arrêts. Ainsi, le TER ne présente aucune pertinence s'il y a moins de 2 voyageurs par heure (en considérant une montée dans un TER et une descente d'un train). Cela signifierait que seulement environ un voyageur prendrait un train ou en descendrait. Pour acheminer ce faible trafic, un transport individuel (TAD ou Transport A la Demande) est plus justifié et pourra être amené dans des coûts réduits.

- **La situation géographique des points d'arrêts**

Comme nous l'avons déjà vu, la périphérie toulousaine se développe de manière importante chaque année. Des zones résidentielles font leur apparition et une demande potentielle du TER s'en suit. Aujourd'hui, quelques points d'arrêts situés en banlieue de Toulouse connaissent un très faible trafic (ex : Montlaur, Fenouillet ou encore Lalande-Eglise). Néanmoins, ils sont amenés à connaître, dans l'avenir, des hausses de fréquentation. C'est pourquoi, sont exclus les points d'arrêts situés en agglomération toulousaine ainsi qu'en banlieue.

- **L'intermodalité**

Le développement du TER doit désormais se faire avec la complémentarité des autres moyens de transports de voyageurs (réseaux urbains, interurbains, etc...). Afin d'en tenir compte, pour chaque gare, il a été étudié la présence ou non de pôles multimodaux. Dans tous les cas, leur présence n'est effective que dans de grandes gares (ex : Montauban) ou bien dans des gares TER ayant un fort trafic (ex : Muret).

Suite à l'analyse de ces différents critères, 69 points d'arrêts ne semblent pas présenter de pertinence pour une offre TER sont retenus.

Cependant, cette liste n'est pas définitive. En effet, des critères supplémentaires ont été ajoutés. Il s'agit en particulier des deux critères suivants :

- **Le caractère saisonnier de la halte**

Midi-Pyrénées recense certains sites touristiques. Aussi, les trafics pris en compte sont issus de comptages réalisés durant l'hiver 2004. Or, certains lieux touristiques sont fréquentés en saison estivale et les éléments de comptage n'en tiennent donc pas compte. Ainsi, pour chacune des haltes retenues, il a été étudié de savoir si elles desserviraient un site touristique (ex : Rocamadour).

- **La nouvelle grille du quart Nord-Est**

Depuis plusieurs mois, la SNCF et le Conseil Régional étudient un projet d'une nouvelle offre sur le quart Nord-Est du réseau Midi-Pyrénées. Les lignes concernées sont Toulouse - Albi - Rodez, Toulouse - Mazamet et Toulouse - Figeac - Brive et Brive - Rodez. L'objectif est la mise en place d'un cadencement sur ces lignes de la même manière que sur les axes de Toulouse - Auch et Toulouse - Latour de Carol. Cette nouvelle offre pose toutefois la problématique de supprimer certains arrêts non pertinents car un cadencement demande une politique d'arrêts redéfinie avec les mêmes arrêts pour tous les trains et des temps de parcours identiques. Ainsi, il s'avère inutile d'étudier des arrêts potentiellement non pertinents à partir du moment où la SNCF et la Région se sont mis d'accord sur la suppression de certaines haltes (ex : St Christophe, Baraqueville ou Lexos).

B. Bilan : une majorité de PAFF situés dans le quart Nord-Est de Midi-Pyrénées

Après application des critères définis ci-dessus, ce sont 51 gares/haltes qui sont retenues et qui présentent un caractère très peu pertinent.

Tableau 11 - Liste des PAFF TER non pertinents

Nom de la halte	Type PAFF	Dépt	Axe
Vayrac	NGMP	46	BRIVE - AURILLAC
Bétaille	NGMP	46	BRIVE - AURILLAC
Puybrun	NGMP	46	BRIVE - AURILLAC
Laval-de-Cère	NGMP	46	BRIVE - AURILLAC
Turenne	-	18 – HMP	BRIVE - RODEZ
Les-Quatre-Routes	NGMP	46	BRIVE - RODEZ
Floirac	NGMP	46	BRIVE - RODEZ
Flaujac	NE	46	BRIVE - RODEZ
St-Martin-de-Bouillac	NE	12	BRIVE - RODEZ
Auzits-Aussibals	NE	12	BRIVE - RODEZ
Nuces	NE	12	BRIVE - RODEZ
Viazac	NE	46	FIGEAC - AURILLAC
Bagnac	NE	46	FIGEAC - AURILLAC
Campagnac	NGMP	12	(NEUSSARGUES) - MILLAU - BEZIERS
St-Rome-de-Cernon	NGMP	12	(NEUSSARGUES) - MILLAU - BEZIERS
Tournemire-Roquefort	NGMP	12	(NEUSSARGUES) - MILLAU - BEZIERS
Montpaon	NGMP	12	(NEUSSARGUES) - MILLAU - BEZIERS
Laissac	NE	12	RODEZ - SEVERAC LE CHÂTEAU
Lavilledieu	NE	82	TOULOUSE - AGEN
Malause	NE	82	TOULOUSE - AGEN
Pommevic	NE	82	TOULOUSE - AGEN
Golfech	NE	82	TOULOUSE - AGEN
Albias	E	82	TOULOUSE - BRIVE
Réalville	NE	82	TOULOUSE - BRIVE
Lalbenque-Fontanes	NE	46	TOULOUSE - BRIVE
Dégagnac	NE	46	TOULOUSE - BRIVE
Gignac-Cressensac	NGMP	46	TOULOUSE - BRIVE
Villeneuve	E	31	TOULOUSE - CARCASSONNE
Avignonet	NE	31	TOULOUSE - CARCASSONNE
Monteils	NE	12	TOULOUSE - FIGEAC
Villeneuve-d'Aveyron	NE	12	TOULOUSE - FIGEAC
Naussac	NE	12	TOULOUSE - FIGEAC
Vernet d'Ariège	NE	09	TOULOUSE - LATOUR DE CAROL
St-Jean-de-Verges	NE	09	TOULOUSE - LATOUR DE CAROL
Mérens-les-Vals	NE	09	TOULOUSE - LATOUR DE CAROL
Sémalens	NE	81	TOULOUSE - MAZAMET

Martres-Tolosane	E	31	TOULOUSE - MONTREJEAU
St-Martory	NE	31	TOULOUSE - MONTREJEAU
Lestelle-St-Martory	NE	31	TOULOUSE - MONTREJEAU
Labarthe-Inard	NE	31	TOULOUSE - MONTREJEAU
Loures-Barbazan	NE	09	TOULOUSE - LUCHON
Saléchan-Siradan	NE	31	TOULOUSE - LUCHON
Marignac-St-Béat	E	31	TOULOUSE - LUCHON
Capvern	NE	65	TOULOUSE - PAU
Tournay	GTL	65	TOULOUSE - PAU
Ossun	NE	65	TOULOUSE - PAU
St-Pé-de-Bigorre	NE	65	TOULOUSE - PAU
Montaut-Bétharam	-	64 – HMP	TOULOUSE - PAU
Assat	-	64 – HMP	TOULOUSE - PAU
Tanus	NE	81	TOULOUSE - RODEZ
Paraire	NE	12	TOULOUSE - RODEZ

Légende :

GTL : Gare TER Midi-Pyrénées

E : Halte TER (PANG) équipée

NE : Halte TER (PANG) non équipée

NGMP : Gare non gérée par SNCF Toulouse mais situé au sein de Midi-Pyrénées

HMP : Hors Midi-Pyrénées (arrêts non situés dans la région mais étudiés)

Sur les 51 points d'arrêts à étudier, 28 sont situés dans le quart Nord-Est de la région, soit plus de la moitié des haltes (54 %). Ce constat est sans surprise : la qualité de l'offre rebute les clients à emprunter le TER (temps de trajet trop longs notamment par la desserte systématique des PANG peu ou pas fréquentés. La conséquence directe en est la baisse de trafic constatée sur certains axes du quart Nord-Est en 2004.

32 haltes, soit 62 % du nombre total de points à étudier sont constitués de PANG non équipés en matériel de distribution. Il s'agit des points d'arrêts les moins fréquentés et donc les moins pertinents.

Quant aux 20 points restants, la répartition est la suivante :

- une gare TER ;
- 4 haltes TER (ou PANG) équipées avec un appareil de distribution de billets ;
- 11 haltes situées en région Midi-Pyrénées mais gérées par d'autres Directions SNCF ;
- 3 points d'arrêts étudiés mais non implantés dans la région.

III. Le bilan économique de ces 51 PAFF

Avant la réalisation (en cours) de cette étude fine des points d'arrêts, une évaluation économique globale est élaborée. Il s'agit, en effet, d'avoir une première estimation des gains attendus.

Les calculs économiques sont établis sur les 51 points d'arrêts déterminés.

Le bilan économique est composé de deux postes dont les détails vont être présentés : les charges et les recettes.

Les méthodes de calcul sont similaires à celles utilisées pour le calcul du bilan financier par PAFF, figurant sur les fiches détaillées présentées ultérieurement (3^{ème} partie, p. 63).

A. Les charges

Elles sont de deux types :

- **les charges économisées** par la « suppression » des points d'arrêts : les péages RFF et les charges d'entretien. Les charges de personnel et de distribution n'ont pas été prises en compte dans ce premier bilan financier global puisque je n'étais pas en possession des chiffres au moment de sa réalisation mais seront rajoutées lors de l'élaboration du bilan financier par point d'arrêts ;
- **les nouvelles charges induites**, liées à l'exploitation de TAD (Transport à la Demande) mais également à la dépose des haltes (mise hors service de la halte).

1. *Les charges économisées*

a) Les péages RFF.

RFF est le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires depuis 1997. Il est propriétaires des voies et tous ses équipements associés. Afin d'avoir une équité entre tous les opérateurs ferroviaires en France (en vigueur avec le transport international de fret et bientôt pour le transport de voyageurs), RFF facture l'utilisation de ses infrastructures.

Différents types de péages existent et sont applicables :

- les péages d'accès au réseau ;
- les péages pour droit de réservation d'un sillon ;
- les péages DRAG (Droit à la Réservation à l'Arrêt en Gare).

Ces derniers sont des péages pour les arrêts en gare. Tous les arrêts commerciaux des trains TER sont facturés à la SNCF par RFF. L'entreprise ferroviaire refacture les péages DRAG des trains TER au Conseil Régional. Ces coûts sont intégrés aux charges C2 des charges TER.

Les prix des péages sont variables en fonction :

- du type de ligne désigné par une lettre (N1 pour ligne à grande vitesse, A pour ligne interurbaine à fort trafic, etc...) ;
- des heures d'arrêts définies par RFF :
 - ✓ heures creuses de 00h31 à 04h30 ;
 - ✓ heures normales de 04h31 à 06h29, de 09h01 à 16h59 et de 20h01 à 00h30 ;
 - ✓ heures de pointe de 06h30 à 09h00 et de 17h00 à 20h00.

Les points d'arrêts étant choisis pour leur très faible fréquentation, il est considéré que tous sont supprimés. Le paiement des DRAG n'a donc plus lieu d'être.

Pour évaluer les gains financiers des péages RFF, il a été tenu compte :

- du nombre d'arrêts par jour JOB et par halte ;
- du type de ligne (A, B, C, etc...).

En effet, pour chaque halte, lui correspond un type de ligne et donc un coût par arrêt en heures creuses, en heures normales (PN) et en heures de pointe (PP).

Afin d'estimer globalement les gains potentiels, il est considéré que les trois quarts des arrêts se situent en période normale et le quart restant en période de pointe.

Le total est donc la multiplication du nombre d'arrêts avec les coûts d'arrêts (en respectant la répartition 3/4 – 1/4), le tout sur 300 jours d'exploitation (durée d'exploitation du TER) (cf. Annexe 5 – p. 94).

Au final, ce sont 201 arrêts en gare qui sont supprimés pour un gain total des péages RFF de **529 480 €2005 HT**.

b) Les charges d'entretien

La SNCF a contractualisé avec, en particulier deux sociétés de nettoyage pour l'entretien de l'ensemble des gares TER et points d'arrêts TER situés en région Midi-Pyrénées. Les contrats ont été signés par lot. Ces lots sont répartis par zone géographique (Tarn Nord, Comminges, Aveyron/lot, etc...) et comprennent plusieurs points d'arrêts.

Pour les lots Tarn Nord, Tarn Sud et Aveyron/Lot passés avec une société d'entretien, le nettoyage comprend :

- pour les gares TER, l'entretien des espaces verts, des abords de la gare et des voies ;
- pour les haltes, l'entretien des espaces verts, des parkings, abris, quais et abords et enfin des voies.

Pour les lots Comminges et Ariège passés avec l'autre société, deux prestations sont assurées :

- pour les gares TER, le nettoyage des espaces verts, des abords et des voies et la maintenance (élimination des tags et maintenance des installations à disposition des clients) ;
- pour les haltes TER, les prestations sont identiques à celles fournies dans les gares.

Avec une répartition géographique par lot, il est possible de déterminer le coût par arrêt en fonction de sa situation géographique.

Pour l'axe nord (Toulouse - Montauban - Agen - Cahors), les coûts d'entretien ont été déterminés gare par gare.

3 gares ne sont pas concernées par ces charges puisqu'elles ne sont pas situées au sein de la région Midi-Pyrénées : Montaut-Bétharam, Assat et Turenne. Aucun gain de charge n'est pris en compte pour les PANG de Villeneuve et Avignonet car les coûts d'entretien sont inconnus au moment de l'élaboration du bilan (cf. Annexe 6 – p. 96).

Pour un an, ce sont **48 014 €2005 HT** qui sont économisés en considérant les 48 points supprimés. Ce montant est quelque peu sous estimé puisque deux PANG (Villeneuve et Avignonet n'ont pas été évalués).

c) Les charges de distribution et de personnel

Les 51 gares/haltes retenues sont pour 32 d'entre elles, des PANG (Points d'Arrêts Non Gérés) : aucune présence humaine et pas d'appareil de distribution.

Néanmoins, 4 haltes sont équipées d'appareils de vente. Aussi, parmi les 51 points à étudier, figure une gare (Tournay). Cette dernière bénéficie d'automates de vente mais également d'une présence humaine pour la vente et l'exploitation ferroviaire.

En définitive, les gains de charges se répartissent de la manière suivante :

Tableau 12 - Répartition des gains de charges de distribution et de personnel

Type de gare ou nom	Gains en charges de distri.	Gains en charges de perso.
1 gare TER	Oui	Oui
32 PANG non équipés	Aucun	Aucun
4 PANG équipés	Oui	Aucun
11 haltes en Midi-Pyrénées		
Bétaille	Aucun	Aucun
Campagnac	Aucun	Aucun
Floirac	Aucun	Aucun
Gignac-Cressensac	Aucun	Aucun
Laval-de-Cère	Aucun	Aucun
Les-Quatre-Routes	Aucun	Aucun
Montpaon	Aucun	Aucun
Puybrun	Aucun	Aucun
St-Rome-de-Cernon	Aucun	Aucun
Tournemire-Roquefort	Aucun	Aucun
Vayrac	Aucun	Aucun
3 haltes hors Midi-Pyrénées	Non pris en compte	Non pris en compte

Au vu de ce tableau, les gains pour ces postes de charges restent faibles. Quant aux trois haltes situées hors Midi-pyrénées, aucune suppression n'est envisagée du fait qu'elles ne sont pas partie intégrante de la Convention actuelle SNCF - Midi-Pyrénées tout comme lors de la prochaine Convention.

En raison de la non-connaissance de ces coûts lors de l'élaboration du calcul économique, les charges de distribution et de personnel n'ont pas été prises en compte. Cependant, ces charges sont incluses pour l'étude fine des PAFF.

2. Les nouvelles charges

Les charges abordées jusqu'à présent sont des charges économisées en raison de la suppression des PAFF.

Cependant, la fermeture des haltes génère certains coûts : ceux de dépose de gare.

Enfin, la suppression des points d'arrêts peut éventuellement être palliée par la création d'un service de transport à la demande (TAD). Ce nouveau service engendre également de nouveaux coûts.

Il s'agit donc d'évaluer ces deux postes de charges.

a) Les charges de dépose des haltes

Pour chaque halte supprimée, il convient de réaliser des travaux de dépose de gare. Les travaux de dépose d'une halte comprennent :

- la suppression des panneaux d'affichage et d'informations ;
- l'enlèvement des écriteaux éventuels (totems, logos SNCF, TER...) ;
- l'enlèvement des éventuels appareils de distribution de billets ;
- la fermeture de l'accès à la gare et/ou au(x) quai(s) par une clôture grillagée.

Après contact avec les Directeurs de Lignes, ce coût moyen est évalué à 1 500 €2005 par halte.

En définitive, 48 gares étant déposées, le coût imputé à la SNCF est de **72 000 €2005**.

b) Les charges d'exploitation des TAD

Les charges d'exploitation d'un TAD dépendent du principe de fonctionnement adopté, des fréquences mises en place et des parcours réalisés.

Dans un cadre d'une appréciation financière globale des coûts d'un TAD, les méthodes de travail et les hypothèses ont été simplifiées. Avant tout, il est considéré qu'un TAD est créé pour chacun des 51 points d'arrêts étudiés (cf. Annexe 7 – p. 98). Lors de l'étude fine des ces derniers, la pertinence d'un TAD sera évaluée en fonction notamment des critères socio-économiques de la commune et du trafic de la halte.

Afin d'évaluer au mieux les nouvelles charges, il a été défini deux éléments :

- une périodicité des dessertes TAD (il est admis que le TAD n'est pas offert tous les jours de l'année) ;
- un nombre de dessertes (il est considéré dans le cas de cette évaluation que des horaires sont créés).

Tout d'abord, pour définir la périodicité sur l'année, il est tenu compte du nombre de voyageurs JOB (journée type en semaine).

Deux hypothèses ont été formulées : une hypothèse basse et une hypothèse haute. Considérant que le TAD n'est pas conçu comme un moyen de transport individuel, une offre TAD quotidienne pourrait être mise en place s'il y a plus de 5 voyageurs par jour et par halte (hypothèse basse). L'hypothèse haute consiste à considérer la mise en place quotidienne d'un TAD à partir de 10 voyageurs par jour.

Néanmoins, les vendredis et lundis, le trafic est souvent supérieur au trafic JOB du fait de la mobilité des étudiants et scolaires (trajets domicile - études). En conséquence, pour les gares/haltes présentant moins de 5 voyageurs JOB, mais avec un nombre de voyageurs MAX supérieur à 4, il a été défini qu'une offre TAD serait assurée 2 jours (vendredi et lundi).

Après avoir défini les haltes où seraient mis en place des TAD et la périodicité de ces derniers, le nombre de dessertes de TAD par jour a ensuite été évalué. Il a été défini en fonction des dessertes TER actuelles. Ainsi, pour une offre TAD mise en place (tous les jours ou deux jours par semaine), 2 rotations TAD par halte sont assurées s'il y a actuellement plus de 4 TER. La desserte de ces PAFF est à majorité domicile – travail/études. Ainsi, en considérant un aller - retour le matin puis le soir, deux dessertes TAD suffisent, d'autant plus que le nombre de passagers reste en concordance avec un transport à la demande.

Dans le cas contraire, c'est-à-dire dans le cas d'une desserte de la halte inférieure à 4 TER, une seule rotation est proposée. Une rotation comprend un aller (10 km) et un retour (10 km), soit au total 20 km.

En fonction du nombre de rotations mises en place, la distance annuelle totale parcourue par les TAD est calculée. Il s'agit du produit du nombre de dessertes par la durée d'exploitation :

- 180 jours d'exploitation si le TAD a une périodicité « tous les jours ». Il est considéré la durée annuelle d'exploitation à 300 jours. Néanmoins, le TAD ne circulant que si un client en fait la demande, il a été admis que le TAD n'était pas utilisé tous les jours, notamment par les abonnés qui travaillent environ 200 jours (60 % de la durée annuelle d'exploitation) ;
- 100 jours d'exploitation (soit un tiers de la période annuelle d'exploitation du TER) si le TAD a une périodicité de « 2 jours par semaine ».

Dernière donnée qui va contribuer au calcul du coût total : le coût d'exploitation kilométrique.

En 2003, Midi-Pyrénées comptait 106 systèmes TAD répartis sur la région. Afin de constituer un bilan de ce moyen de transport, à la demande du Conseil Régional, Un cabinet de consultants a réalisé un rapport intitulé : Transport à la demande : lisibilité de l'intervention régionale - Perspectives d'évolution - Identification des moyens²⁵. Ce rapport, daté de mai 2003 donne par département le coût moyen (valeur année 2001) de l'ensemble des TAD. Afin d'évaluer les coûts sur des valeurs 2005, il a été tenu compte d'une inflation moyenne de 2,5 % par an.

Tableau 13 - Charges d'exploitation du Transport à la demande

Département		Coût en €2001 par km	Infl. 2005	Coût en €2005 par km
09	Ariège	0,84	2,50%	0,93
12	Aveyron	0,56	2,50%	0,62
31	Haute Garonne	0,53	2,50%	0,59
32	Gers	0,77	2,50%	0,85
46	Lot	0,67	2,50%	0,74
65	Hautes Pyrénées	0,45	2,50%	0,50
81	Tarn	0,87	2,50%	0,97
82	Tarn et Garonne	0,88	2,50%	0,98
Moyenne MP		0,70	2,50%	0,77

En pratiquant deux hypothèses en fonction du nombre de voyageurs impliquant la mise en place d'un TAD, les résultats diffèrent. En effet, l'hypothèse haute précise la mise en place d'un TAD si un trafic en JOB de plus de 10 voyageurs est constaté. Or, il s'agit d'étudier les PAFF qui connaissent le plus souvent un trafic de quelques voyageurs par jour (moins d'une dizaine). Ainsi, avec cette hypothèse haute, l'offre TAD est réduite et les coûts finaux sont moindres.

Suite à la mise en pratique des hypothèses formulées précédemment, il s'avère qu'un système de TAD n'est pas toujours pertinent. Plusieurs haltes n'ont aucun trafic voyageurs. Il est donc normal de ne pas créer un service de substitution. Quant aux autres haltes pour lesquelles un service de TAD n'est pas non plus pertinent, le trafic voyageurs y est très faible (moins de 5 voyageurs par jour). Avec l'hypothèse haute, un TAD tous les jours est moins proposé qu'en hypothèse basse.

Tableau 14 - Périodicité des TAD selon les deux hypothèses

	Hypothèse haute (plus de 10 voy/JOB)		Hypothèse basse (plus de 5 voy/JOB)	
	Nbre de haltes	Part en %	Nbre de haltes	Part en %
TAD tous les jours	10	19,6	20	39,2
TAD 2 jours	25	49	15	29,4
Aucun TAD	16	31,4	16	31,4

Concernant le nombres de dessertes mises en place par jour, elles dépendent des arrêts TER actuels. Ces PAFF sont peu desservis (entre un et quatre trains). Au final, 18 points d'arrêts ont une rotation par jour prévue, les deux hypothèses confondues. Avec le nombre de rotations effectuées, il est possible de déterminer le kilométrage annuel des TAD sur la région. Ce dernier est différent selon les deux hypothèses. Avec l'hypothèse haute, 132 800 km sont parcourus tandis que 155 200 km le sont avec l'hypothèse basse, un écart normal en raison d'une présence moindre de TAD avec l'hypothèse haute.

En fonction du kilométrage effectué, et du coût moyen du système TAD par département, le coût total d'exploitation est calculé.

²⁵ Une présentation des TAD en Midi-Pyrénées sera réalisée en page 67.

Au final, les charges d'exploitation TAD avec l'hypothèse haute sont de **98 094 €2005 HT** et de **115 411 €2005 HT** dans le cas de l'hypothèse basse.

B. Les recettes

Les recettes sont de deux types :

- les **recettes induites par la hausse de fréquentation de l'axe** en raison d'une amélioration du temps de parcours (moins d'arrêts effectués entraînent un relèvement de la vitesse commerciale) ;
- les **recettes générées par les TAD**.

1. *Les recettes induites par les nouveaux voyageurs*

Avec la suppression de certains arrêts, la vitesse commerciale des TER est améliorée. Cela n'est pas sans conséquence s'il y a un gain de temps sur un parcours. A partir d'un certain seuil, l'accélération des dessertes induit de nouveaux voyageurs.

Le Pôle Commercial TER et moi-même avons cherché à évaluer les éventuelles inductions de voyageurs et les recettes supplémentaires (cf. Annexe 8 – p. 101).

L'étude est réalisée par axe. Pour chacun d'entre eux, le nombre de haltes fermées a été comptabilisé. Pour chaque halte supprimée, un gain de temps de 3 min a été estimé. Cette durée, validée par le pôle Etudes, comprend le freinage, l'arrêt en gare et la reprise de vitesse du train.

Pour évaluer cette hausse de voyageurs, le calcul est basé sur des coefficients. Ces derniers sont issus de matrices définies en fonction du temps de trajet approximatif de l'axe (60, 90, 120 min, etc...).

Tableau 15 - Tableaux de détermination des coefficients

Durée du trajet (en min) : 60

Gains par arrêt (en min)	Gain par arrêt (en %)	Taux élasticité	Coefficient
3	5%	0	0,00
6	10%	0	0,00
9	15%	0,1	0,02
12	20%	0,2	0,04
15	25%	0,2	0,05
20	33%	0,2	0,07

Durée du trajet (en min) : 90

Gains par arrêt (en min)	Gain par arrêt (en %)	Taux élasticité	Coefficient
3	3%	0	0,00
6	7%	0	0,00
9	10%	0	0,00
12	13%	0,1	0,01
15	17%	0,1	0,02
20	22%	0,2	0,04

Durée du trajet (en min) : 120

Gains par arrêt (en min)	Gain par arrêt (en %)	Taux élasticité	Coefficient
3	3%	0	0,00
6	5%	0	0,00
9	8%	0	0,00
12	10%	0,1	0,01
15	13%	0,1	0,01
20	17%	0,1	0,02
25	21%	0,2	0,04

Durée du trajet (en min) : 150

Gains par arrêt (en min)	Gain par arrêt (en %)	Taux élasticité	Coefficient
3	2%	0	0,00
6	4%	0	0,00
9	6%	0	0,00
12	8%	0	0,00
15	10%	0	0,00
20	13%	0,1	0,01
25	17%	0,1	0,02
30	20%	0,2	0,04
35	23%	0,2	0,05

Durée du trajet (en min) : 180

Gains par arrêt (en min)	Gain par arrêt (en %)	Taux élasticité	Coefficient
3	2%	0	0,00
6	3%	0	0,00
9	5%	0	0,00
12	7%	0	0,00
15	8%	0	0,00
20	11%	0,1	0,01
25	14%	0,1	0,01
30	17%	0,1	0,02
35	19%	0,1	0,02
40	22%	0,2	0,04

Ces coefficients sont le produit du pourcentage de gain temps par rapport au temps de trajet global de l'axe et d'un taux d'élasticité de la demande. Ce dernier est estimé nul jusqu'à 10% de gain de temps. Par exemple, sur un trajet d'une heure, 10% du temps, soit 5 min est l'aléa que prévoit le client. Ce gain de 5 min ne sera donc pas perçu par le client. De même, un gain de 30 min sur un trajet de 3 heures bien que représentatif ne sera pas perçu de la même manière que sur un trajet de 1h30.

Ces différentes matrices (une par temps global du trajet) permettent d'obtenir des coefficients prenant en compte, la part de gain de temps sur le temps de parcours total et l'élasticité.

Pour chaque axe, le coefficient est déterminé en fonction du gain de temps obtenu par la suppression des arrêts de l'axe par rapport au temps de trajet global de l'axe.

Pour calculer la hausse prévisionnelle de la demande, elle est estimée en VK/an (véhicules-km). Ce choix est justifié par la connaissance des VK de l'année par axe et des

recettes correspondantes à chaque axe de la même année. Ces données sont issues du rapport annuel du TER Midi-Pyrénées 2004.

Pour déterminer le nombre de VK supplémentaires, la première étape de calcul est de multiplier le nombre de VK de l'axe complet par le coefficient. Ce résultat est ensuite ramené en VK par desserte TER de l'axe.

Au final, la hausse prévisionnelle des VK des dessertes affectées par l'accélération du temps de parcours est déterminée par :

- le produit du nombre de dessertes ne s'arrêtant plus aux arrêts supprimés (données « dessertes Allers concernées » et « dessertes Retours concernées » dans le tableau de calcul) ;
- et le nombre de VK par desserte défini juste avant.

Quelques précisions : la prise en compte des deux champs suivants, « Dessertes Allers concernées » et « Dessertes Retours concernées » a été utile. En effet, sur l'axe, tous les TER ne s'arrêtent pas aux haltes étudiées. Les gains de temps obtenus seront donc transparents pour les voyageurs empruntant ces TER. Il faut donc tenir compte seulement des clients affectés par cette amélioration de l'offre. Cependant, ces critères n'ont pas permis de différencier les voyageurs parcourant une partie du trajet (ex : client bénéficiant d'un gain d'un arrêt supprimé) et le parcours intégral (ex : client bénéficiant du gain des 3 arrêts supprimés). Il était considéré que les clients concernés par la suppression des arrêts réalisaient tout le parcours origine - destination ; ce qui paraît réducteur.

La recette par VK unitaire est issue des recettes de l'année 2004 (données publiées dans le rapport annuel TER Midi-Pyrénées 2004) sur l'axe divisées par le nombre de VK de ce même axe. Il est ainsi possible de déterminer les nouvelles recettes par axe.

Pour vérifier la cohérence du calcul, le gain en termes de voyages est également évalué. De la même façon que pour les VK, la hausse de l'axe est issue du produit du coefficient par le nombre de voyages en 2004 sur l'axe concernée (donnée diffusée dans le rapport annuel TER Midi-Pyrénées 2004).

Après analyse, les nouvelles recettes liées à une amélioration du temps de parcours de l'axe se chiffrent à **99 198 €2005 HT**.

Cette évaluation est quelque peu sous estimée dans le sens où les nombres de VK/an de trois axes m'étaient inconnues lors de l'étude. Il s'agit des axes non gérées par SNCF Toulouse : Neussargues - Millau - Béziers, Brive - Aurillac et Figeac - Aurillac. Or, le gain de temps sur notamment l'axe Neussargues - Millau - Béziers n'est pas négligeable (un gain de 12 min pour un parcours de 2 heures, soit un gain de 10 %).

2. Les recettes TAD

La deuxième source de recettes concerne les revenus générés par l'utilisation des TAD (cf. Annexe 9 – p. 103).

Les recettes totales sont le produit du nombre annuel de voyageurs susceptibles d'emprunter le TAD par un prix par voyageur. Il s'agit donc de déterminer ces deux données.

Pour évaluer le nombre annuel de voyageurs, le nombre de voyageurs potentiels est pris en compte. Il s'agit, selon les haltes, du nombre de voyageurs JOB ou du nombre de voyageurs MAX (données qui ont permis de déterminer la périodicité d'exploitation du TAD).

Pour tenir compte de l'évolution de la demande après la mise en place d'un TAD, il est estimé que les hausses du nombre de voyageurs sont compensées par les pertes éventuelles. En effet, il est à penser qu'à la suite de la mise en place d'un TAD, une

partie des clients soient réticents au service proposé et prennent leur voiture pour se rendre à la gare la plus proche. Néanmoins, mettre en place un service de transport à la demande permet un désenclavement pour de nombreuses personnes (ex : personnes non motorisées, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc...). Ce service de TAD permet une prise en charge du client dès son domicile. Dans le cadre de cette évaluation économique globale, il a été admis que l'induction du nombre de voyageurs potentiels du TAD égalait la dilution des voyageurs potentiels et actuels du TER.

Sur un an, l'évaluation du nombre de voyageurs est réalisée en fonction de la périodicité du TAD mis en place :

- tous les jours correspond à une durée d'exploitation de 180 jours (60 % d'utilisation sur la durée annuelle d'exploitation) ;
- 2 jours par semaine qui a une durée d'exploitation estimée à 100 jours.

Quant au prix pour l'utilisation du TAD, deux propositions sont faites :

- **prix plein tarif** : 1,67 €2005 HT par course ;
- **prix à tarif réduit pour les abonnés TER** (salariés, étudiants, scolaires...) : 0,42 €2005 HT par course.

Mettre un TAD gratuitement ne semble pas pertinent. En effet, il s'agit en quelque sorte de faire payer au client l'usage de ce moyen de transport. Seulement, le prix ne doit pas être celui d'un taxi traditionnel au risque de n'avoir que très peu de clients. En Pays de la Loire, des taxis TER ont été mis en place. La course est facturée 2 €2005 par personne. Les abonnés de travail bénéficient néanmoins de la gratuité du service. Après réflexion, il a été décidé de mettre la course par TAD à ce prix de 2 €2005. Aussi, le client devant financer le moyen de TAD mis à sa disposition, les abonnés de travail ne bénéficient pas de la gratuité mais d'un tarif préférentiel de 0,5 €2005 par course. Ce prix ne doit pas trop être élevé car ses coûts supplémentaires pour le client viendront s'ajouter à son abonnement de train initial. Après consultation d'un rapport réalisé à la demande du Conseil Régional de Midi-Pyrénées sur le bilan des TAD existants dans la région, il en ressort que le coût moyen par voyage est de 2,48 €2001. Ce prix est élevé et risque de dissuader les clients potentiels. La SNCF doit donc proposer des TAD à un prix compétitif. Selon Stéphane Coppey, responsable de la stratégie de la SNCF sur la région Midi-Pyrénées, le prix moyen d'une course est d'environ 1,5 €2005. Les préconisations en termes de tarifs sont donc cohérentes dans la mesure où la majorité des clients sont des abonnés (de travail en particulier). En pondérant les recettes entre clients abonnés et non abonnés, le coût moyen risque d'être proche de celui évoqué.

De ce fait, pour le calcul final des recettes, il est considéré que 60 % des voyageurs étaient des abonnés et 40 % des voyageurs réguliers ou occasionnels.

Au final les recettes liées à l'utilisation des TAD rapportent **53 158 €2005 HT**.

C. Une économie réalisée avec une politique d'arrêts modifiée

Globalement, avec la suppression de 48 points d'arrêts, la suppression des trains TER Midi-Pyrénées dans les trois points d'arrêts hors région (Turenne, Montaut-Bétharam et Assat) et la création systématique de TAD, dans le cas des deux hypothèses, deux économies de charges sont générées :

- **590 439 €2005 HT avec une hypothèse basse** (TAD mis en place quotidiennement à partir de 5 voyageurs/jour) ;
- **607 755 €2005 HT avec une hypothèse haute** (TAD mis en place quotidiennement à partir de 10 voyageurs/jour).

Tableau 16 - Bilan économique avec deux hypothèses

Charges	Hypo. Basse (en €2005 HT)	Hypo. Haute (en €2005 HT)
> RFF	- 529 480	- 529 480
> Entretien	- 48 014	- 48 014
> Coûts dépose	72 000	72 000
> TAD	115 411	98 094
Total	- 438 083	- 455 400
Recettes		
> Nouveaux voyageurs	99 198	99 198
> TAD	53 158	53 158
Total	152 355	152 355
GAINS	542 439	559 755

Ces gains restent relativement faibles au regard des coûts globaux d'exploitation du TER Midi-Pyrénées qui sont de 130 millions d'€2005, soit 0,42 % environ. Toutefois, il s'agit d'un levier d'action non négligeable parmi d'autres. Aussi, même si ces gains peuvent sembler faibles, il s'agit de proposer aux voyageurs une offre améliorée, plus pertinente, rationalisée et adaptée à la demande et aux enjeux.

D. 5 axes générateurs de gains financiers

Afin d'analyser plus finement les gains obtenus, une répartition de ces derniers est réalisée (cf. Annexe 10 – p. 105). 62,3 % des gains sont acquis sur cinq axes :

- Toulouse - Agen ;
- Toulouse - Brive (via Cahors) ;
- Toulouse - Montréjeau ;
- Toulouse - Pau ;
- Brive - Rodez.

Ces cinq axes englobent près de la moitié des arrêts supprimés. Les axes Toulouse - Brive et Brive - Rodez sont des axes à desserte régionale - interville pour lesquels le trafic est faible en zone rurale. De plus, outre le fait d'économiser sur les péages RFF, la suppression de ces arrêts n'est pas négligeable sur le temps de parcours et permettra une possible augmentation de fréquentation.

Quant aux axes Toulouse - Agen et Toulouse - Montréjeau, ces axes connaissent une fréquentation en hausse en 2004 (respectivement +21,9 % et +0,9 %). Ces lignes sont assez fréquentées par les abonnés de travail et la suppression des arrêts sélectionnés, pour lesquels les TER s'arrêtent pour n'y avoir aucune montée ou descente, améliore la qualité de la desserte sur ces axes.

Enfin, l'axe Toulouse - Pau engendre des gains importants grâce aux économies réalisées avec les péages RFF et la portion Montréjeau - Luchon bénéficie du gain de temps du tronçon Toulouse - Montréjeau, d'où une hausse de la clientèle sur l'axe Toulouse - Luchon.

E. Les limites de ce bilan économique

Cette étude et sa méthodologie qui se concluent par des gains, ne sont pas sans limite. Il convient en interprétant ces résultats d'émettre des réserves. Ces dernières sont de différents ordres.

1. *Les charges*

Tout d'abord, les charges de distribution et de personnel n'ont pas été prises en compte faute de les connaître finement à temps. Ces charges ne sont pas négligeables puisqu'elles concernent une gare (Tournay) et quelques haltes équipées d'un automate de vente (prise en compte seulement des charges de distribution).

Trois gares figurent hors région Midi-Pyrénées et sont gérées par les régions SNCF limitrophes : Turenne (Corrèze), Montaut-Bétharam et Assat (Pyrénées Atlantiques). Cependant, des trains TER Midi-Pyrénées circulent et assurent des dessertes dans ces gares. Dans cette étude, il convient donc d'étudier la suppression de ces dessertes sans la suppression des haltes puisqu'elles ne figurent pas dans la Convention TER Midi-Pyrénées. Aussi, lors de l'analyse, les charges d'entretien étaient indisponibles pour ces trois gares et n'ont donc pas été prises en compte.

Dans cette étude, figurent également d'autres gares/haltes qui sont dans le territoire midi-pyrénéen mais sont exploitées par une autre région SNCF (Limoges et Montpellier). Les données de trafic des gares et de l'axe sont donc fournies par les autres régions SNCF. Or, pour l'analyse des recettes des nouveaux voyageurs, il ne m'a pas été possible de les calculer dans le cadre du mémoire puisque je ne disposais pas du nombre de VK annuels des axes comme Neussargues - Millau - Béziers ou encore Figeac - Aurillac.

Concernant les charges, un dernier point concerne l'offre et le coût du TAD. Pour chaque TAD mis en place, il est considéré une rotation de 20 km avec une fréquence quotidienne (1 ou 2 rotations). Ces rotations peuvent s'avérer insuffisantes (une demande supérieure à l'offre) et implique peut être une offre supplémentaire. Cela a pour conséquence une hausse des coûts.

De plus, définir une fréquence implique donc la mise en place d'horaires fixes et d'un itinéraire définie. La vocation d'un TAD est celle de s'adapter en fonction des désirs des clients (horaires, itinéraires, etc...). En fonction des caractéristiques du point d'arrêts, il peut être envisagé un TAD sans horaires et une destination libre à partir d'un point déterminé, par exemple, la gare. Les services de TAD sont assez variés et les coûts le deviennent aussi. Par conséquent, les coûts calculés dans ce modèle économique selon un type de TAD déterminé peuvent s'avérer rapidement non valables en cas d'un changement du service offert. Enfin, les coûts peuvent être différents selon les négociations portées avec les sociétés de taxis.

Pour évaluer les coûts des TAD, seuls les coûts d'exploitation ont été pris en compte, c'est-à-dire les coûts de fonctionnement du service. Hors, il est possible que certaines coûts ne soient pas pris en compte dans ceux utilisés pour l'analyse (ex : coûts de gestion, coûts de publicité...).

Tous ces frais « gonflent » assez vite les coûts d'un TAD. Il convient ensuite de négocier une prise en charge partielle des charges par l'AO (la Région Midi-Pyrénées). C'est d'ailleurs déjà le cas pour les 106 TAD (non TER) existants sur la région.

Les chiffres sont donc des coûts à partir d'hypothèses moyennes et incomplètes puisque des éléments n'ont pas été pris en compte (frais de distribution, par exemple) ou bien certains peuvent être sous estimés (ex : services TAD plus chers que ceux évalués).

2. *Les recettes*

L'évaluation des recettes mérite également quelques remarques et précisions.

Tout d'abord, évaluer une recette prévisionnelle est délicat. On ne peut prévoir les comportements des clients face à une modification de l'offre. L'élaboration des coefficients a été établie à partir d'hypothèses pouvant être ou non vérifiées. Seulement, ils permettent de prendre en compte un coefficient d'élasticité de plus en plus élevé que l'est le gain de temps obtenu sur le temps de parcours de l'axe. Il est donc considéré que plus le gain de temps de la ligne s'améliore, plus les clients seront sensibles à ces améliorations et utiliseront le TER au détriment d'un autre moyen de transport. Au final, le choix des valeurs des coefficients a été fait en concertation au sein du pôle Commercial de la DDTER à partir d'études réalisées par d'autres Régions.

La non connaissance des VK de 2004, des recettes et du nombre de voyages de la même année sur les trois axes gérés par d'autres régions SNCF sous estime les gains totaux des nouveaux voyageurs. En effet, sur l'axe Neussargues - Béziers - Millau, la suppression de 4 haltes améliorerait sensiblement le temps de parcours et pourrait séduire une clientèle nouvelle (coefficient de 0,04).

Pour le calcul des recettes, deux sources ont été prises en compte : les recettes de nouveaux voyageurs et celles de l'emprunt d'un TAD. Une autre source de revenus pourrait également être la vente des actifs immobiliers (anciens bâtiments voyageurs ou gares, parcelles de terrain plus utilisées, etc...). Ces revenus ne sont pas négligeables pour l'entreprise puisque la cession d'actifs a permis à la SNCF d'être bénéficiaire en 2003.

3. *La périodicité des postes de charges et de recettes*

L'évaluation des charges (économisées ou non) et des recettes a été réalisée pour la première année d'exploitation de mise en place de la politique rénovée d'arrêts TER. Or, les charges de dépose des gares ne sont à prendre en compte qu'une seule fois lors de la première année.

Par ailleurs, la hausse constatée des recettes des nouveaux voyageurs est valable la première année de mise en service des nouveaux temps de parcours. Seulement, les années suivantes, l'augmentation ne sera pas la même et aura sûrement la tendance à être moins importante que la première année.

F. Supprimer 51 points d'arrêts, est-ce réalisable ?

Les gains calculés lors de cette étude impliquent la suppression des 48 points d'arrêts étudiés. Les trois haltes non déposées sont celles n'étant pas situées en Midi-Pyrénées.

Supprimer 48 haltes en une seule fois sur la région paraît très peu probable. En effet, les citoyens se retourneront vers la Région et la SNCF pour dénoncer « la disparition du service public ». La suppression étant décidée de la part d'élus, ce serait « du politiquement incorrect ». Néanmoins, comme le veulent les termes de la Convention, les charges RFF d'arrêts en gare sont intégralement financées par la Région et cette dernière est consciente de cette quasi-absence de fréquentation dans certaines haltes. Par conséquent, Midi-Pyrénées est prêt à étudier ce dossier des PAFF avec la SNCF. Dans tous les cas, l'entreprise ferroviaire pense que les 48 points ne seront jamais supprimés d'un seul tenant, tout au plus quelques-uns ces prochaines années. Mais les coûts de ces arrêts étant élevés, la Région supprimera progressivement les autres PAFF.

Enfin, il faut rappeler qu'il ne s'agit pas d'une suppression « simple ». En effet, un service de transport à la demande (TAD) est prévu en substitution au TER. Ce principe sera plus

adapté à la fréquentation rencontrée dans ces haltes non pertinentes. Ajoutons également que ces TAD viendront renforcer un réseau de 106 TAD déjà en place en Midi-Pyrénées. Cela contribuera à développer ce moyen de transport. Aussi, raccorder les TAD avec les gares TER de proximité permettront d'augmenter l'intermodalité...

TROISIEME PARTIE : ANALYSE FINE DES PAFF

Les PAFF à étudier ont été sélectionnés selon des critères de trafic et de fréquentation. Ces derniers permettent de connaître les haltes les moins fréquentées. Il convient désormais d'analyser finement chaque point d'arrêts afin d'évaluer s'il est pertinent ou non de le conserver.

I. Les critères d'étude

Cette évaluation doit tenir compte de l'existant et de l'avenir en matière des infrastructures ferroviaires et du contexte économique et social qui jouxte la gare/halte.

L'avenir est important à prendre en compte car un PANG aujourd'hui ne présentant aucun intérêt, pourra dans les années à venir en avoir si par exemple la commune venait à se développer...

Dans cette optique, une fiche de présentation du PAFF est réalisée (cf. Annexe 11 – p. 107). Elle se compose de différentes parties. Chacune d'entre elles comprend différentes données nécessaires à l'évaluation de l'intérêt du PAFF.

A. Une présentation de la gare

Axe : permet de connaître la situation du point d'arrêts.

Type gare : définit la catégorie du point d'arrêts (Gare VFE, Halte TER équipée, etc...).

Desserte : donne le type de desserte effectué sur la gare selon le Plan Régional des Transports (agglomération, banlieue ou interville - régionale). Etant donné que les gares situées dans l'agglomération et la banlieue de Toulouse ne sont pas prises en compte, tous les PANG sélectionnés ont une desserte du type régional.

Proximité Centre ville : qualifie la distance entre la gare et le centre ville. Ce critère permet de savoir si le point d'arrêts est excentré. Si c'est le cas, l'approche étant moins bonne, il est effectivement moins bien fréquenté, en particulier si l'utilisateur doit s'y rendre en véhicule.

Proximité gare TER encadrante : informe les deux gares les plus proches de chaque côté de la ligne avec leurs distances respectives. Cette information est intéressante pour la mise en place d'un TAD. En effet, si le PANG est distant de 3 km (par exemple) d'une autre gare plus importante, un TAD n'est pas vraiment justifié puisque les gens ont un accès au TER proche ; le TAD est, quant à lui, plus pertinent sur une plus longue distance (5 - 10 km au moins).

Particularités techniques : même si un PANG ne connaît aucune fréquentation, il peut être indispensable pour les besoins de la production TER. De nombreuses lignes TER (ex : Brive - Rodez, Toulouse - Albi - Rodez, etc...) sont à voie unique et il est nécessaire d'assurer les croisements des trains aux points d'arrêts. Ainsi, il est plus intéressant d'assurer un croisement associé à un arrêt commercial qu'un croisement seul.

Type de ligne RFF : RFF a classé toutes les lignes ferroviaires françaises selon l'utilisation qui en est faite (ex : ligne de type A pour désigner les lignes périurbaines à fort trafic, etc...) Cette information, donnée par RFF, est utile pour calculer les péages à l'arrêt en gare²⁶.

Type de voie : informe s'il s'agit d'une double voie ou pas et si elle est électrifiée ou non.

B. La commune

Nom de la commune : pour certaines gares, elles sont communes à deux municipalités. Cela permet donc de bien savoir à quelle commune la gare est rattachée.

Type de la commune : il s'agit du statut administratif de la commune (Préfecture, etc.).

Nom du maire et mandats supplémentaires : cette donnée permet de connaître les éventuelles fonctions supplémentaires du maire. Cela permet d'estimer si la suppression éventuelle du point d'arrêts de sa commune ferait l'objet de pressions politiques plus ou moins importantes.

Particularités diverses : utile si des éléments sont intéressants pour étudier le PAFF.

Population et son évolution : il s'agit de connaître la population en 1999 (et pour certaines communes, la population en 2004). Avec le taux de croissance annuel de la population, il est possible de constater l'évolution démographique et en conséquence l'évolution économique de la commune. Ces données sont issues de l'INSEE.

Les emplois et son évolution : de même que pour la population, l'emploi et son évolution sont un moyen d'estimer le contexte économique de la commune. Les données sont également fournies par l'INSEE.

Les ZI : permet de connaître l'existence ou non d'une zone industrielle. Dans les deux cas, il est précisé si un développement est à venir.

Les zones d'habitation : informe de la présence ou non de quartiers ou zones résidentielles. Comme pour les ZI, des précisions peuvent être apportées si ces zones sont amenées à se développer. Ces développements sont à prendre en compte dans l'étude car un PANG sans intérêt aujourd'hui peut en présenter demain...

Activités touristiques : l'existence de lieux touristiques connus dans la région est importante à connaître car il conditionne en particulier le maintien éventuel de l'arrêt ferroviaire par des flux saisonniers ou périodiques.

Commerces (et projets) : les commerces et les zones commerciales sont un atout pour le développement économique de la commune. Si un projet de zone commerciale (hypermarché et galerie marchande) est prévu, la suppression du point d'arrêts peut être remise en question.

La présence ou non de GMS : les Grandes et Moyennes Surfaces sont également un élément qui est force d'attraction de la population. Une prochaine installation d'une GMS peut être un atout pour maintenir l'arrêt TER.

²⁶ Les péages à l'arrêt en gare sont détaillés lors du calcul économique en page 50.

Les écoles ou collèges, lycées... : le TER est un moyen de se déplacer lors de ses trajets domicile - travail mais également domicile - étude. Tout d'abord, la présence, surtout d'un lycée, peut être un facteur de trafic car l'étudiant peut faire ses trajets de manière quotidienne ou hebdomadaire (surtout le week-end).

C. Les transports

Le TER doit désormais se développer avec la complémentarité des autres réseaux de transport. Ainsi, pour chaque PANG étudié, il s'avère utile de savoir si la commune est desservie par une ligne urbaine, interurbaine et/ou régionale.

En Midi-Pyrénées, il y a deux types de lignes régionales :

- les lignes TER pour lesquelles la SNCF est opérateur ;
- les lignes régionales gérées par ATR (Association des Transporteurs Routiers de Voyageurs). Ces lignes routières font l'objet d'une Convention avec la Région mais sans rapport avec celle signée avec la SNCF.

Enfin, connaître l'existence éventuelle d'un TAD est intéressant dans la mesure où le service peut être complété pour compenser la suppression des arrêts des TER.

D. Le trafic

Les chiffres concernant le trafic sont issus de l'analyse de l'existant. Sont reprises les montées et descentes JOB et annuelles.

Les ratios qui ont permis de définir les points d'arrêts à étudier sont également inclus : le nombre de dessertes TER, le ratio voy/TER, le ratio voymax/TER et le ratio voy/heure.

E. La distribution

Il s'agit de faire un état des lieux des moyens de distribution de billets : guichets, distributeurs de billets GL (APV ou BLS), de billets régionaux (DBR ou ADDAMS). Dans le cas où aucun moyen n'est à la disposition du client, ce dernier achète son billet à bord du train auprès du contrôleur.

En cas de présence de guichets, les horaires sont donnés par jour.

Sont aussi incluses, les recettes générées par le point d'arrêts. Elles sont données de deux manières différentes :

- le **chiffre d'affaires tel que les moyens de distribution le génèrent** avec la vente des billets ;
- le **chiffre d'affaires estimé selon le nombre de voyageurs-km**. En effet, sur les 51 points d'arrêts à étudier, 32 ne possèdent aucun équipement de vente. En termes de chiffres d'affaires, le PANG ne dégage rien mais des clients y partent ou y arrivent et ont donc acheté leur billet dans une autre gare. Afin d'attribuer au PANG des recettes, il a été estimé une recette moyenne par voy-km (en faisant le rapport du total des recettes sur le nombre total de voy-km, chiffres repris dans le rapport annuel du TER Midi-Pyrénées 2004). Cette recette moyenne a été multipliée par le nombre de voy-km donné par un document SNCF (Source Aristote, suivi des Origines-Destinations). Ce dernier récapitule halte par halte le total de voy-km TER en 2004.

F. Les équipements

Il est intéressant d'avoir un état des lieux des installations en gare. Cela permet, en effet, de connaître le niveau d'équipement de la halte et les éventuels aménagements prévus à court terme.

Ainsi, un PANG, équipé de moyens modernes (ex : ILA pour Information Ligne Accueil) est un point d'arrêts qui est plus à même d'être exploité que supprimé. Aussi, si des travaux sont prévus, il est important d'en tenir compte car il s'avérerait aberrant de réaliser des aménagements sur des points qui seraient retirés de l'exploitation. De même, la prise en compte de l'allongement des quais est importante. En effet, la Région finance en partie ce programme et il serait mal venu de supprimer une halte ayant eu des quais allongés récemment.

Sur la fiche, pour chaque PAFF, les équipements repris sont :

- le parking voitures ;
- le parking 2 roues ;
- les visuels (logos, nom de la gare...) ;
- les moyens d'information (ILA, panneaux...) ;
- le BV (Bâtiment Voyageurs) ;
- les quais (longueur, nombre de quais...) ;
- les bancs et sièges ;
- la présence de toilettes.

Pour chaque équipement, les travaux éventuellement prévus sont indiqués et pris en compte pour l'étude.

G. Les transports à la demande

Pour chaque PAFF, des préconisations sont faites concernant la mise en place éventuelle d'un transport à la demande.

Différents éléments permettent de définir le service exact proposé :

- le **type de desserte TAD** (ligne virtuelle, détournement de ligne fixe...) ;
- les **dessertes prévues** : le nombre de dessertes avec ses horaires éventuelles selon le type de TAD mis en place, et sa périodicité hebdomadaire) ;
- l'**itinéraire proposé** : s'il s'agit d'un parcours prédéterminé, il est possible d'en avoir le détail.

Tous les éléments de choix d'un TAD sont fonction des éléments qui caractérisent la gare (contexte économique et sociale de la commune, équipements de la gare, etc...). De plus, le TAD comprend un type de desserte, des préconisations d'exploitation du service, etc... Ces points sont développés en page 67.

H. Evaluation financière

Chaque étude détaillée d'un PAFF est évaluée économiquement afin de mesurer les (éventuels) gains financiers liés à sa suppression et la possible mise en place d'un TAD.

Pour évaluer les gains, deux calculs sont faits :

- un calcul de l'existant avec les charges et recettes actuelles ;
- un calcul dans le cas de la suppression du PANG avec ou sans mise en place d'un TAD.

Dans les deux cas, il est calculé le bénéfice ou la perte réalisée, en déduisant des recettes, les charges obtenues.

Les charges sont de plusieurs types.

Il y a tout d'abord les charges sur lesquelles la SNCF économise en raison de la suppression du PANG :

- les péages RFF : ils sont fonction du nombre d'arrêts annuels réalisés dans le PANG en question, des périodes d'arrêts des trains (période de pointe ou normale) et du type de ligne empruntée (A, B, C, etc...) ;
- les frais d'entretien facturés par les sociétés de nettoyage ;
- les frais de personnel (personnel de vente et/ou de sécurité) ;
- les coûts de distribution (guichets et/ou distributeurs de billets).

Il y a enfin les nouvelles charges que l'entreprise engendre :

- les frais de dépose de la gare ou de la halte. Ces frais ne sont supportés qu'une fois ;
- les coûts d'exploitation du TAD.

Comme pour les charges, les recettes sont de deux types.

Il y a les recettes que la SNCF percevait lors de l'exploitation du PAFF mais qui n'ont plus lieu d'être puisque le PAFF est supprimé. Cependant, avec la suppression de points d'arrêts, la vitesse commerciale et le temps de parcours sont améliorés. Il est donc envisageable d'émettre l'hypothèse d'une hausse de trafic due à l'amélioration de l'offre. L'augmentation de la demande aura pour conséquence une hausse globale des recettes de l'axe. Ainsi, un tableau récapitulatif reprendra les gains pour chaque PAFF et il sera établi une synthèse des nouvelles recettes par axe amélioré.

Enfin, il y a les recettes générées par le TAD.

II. Le transport à la demande

Pour préconiser un service de TAD sur chaque arrêt, il convient d'en connaître davantage sur ce moyen de déplacement : ses domaines d'action, ses différents types de desserte, son exploitation, etc.... Un point sera fait concernant l'existence des TAD en Midi-Pyrénées. Tous ces éléments permettront de pouvoir effectuer les meilleures préconisations en matière de transport à la demande dans les arrêts supprimés.

A. L'intérêt du TAD

1. *Les lieux d'action*

Un TAD a plusieurs zones d'action :

- les petites villes de 30 000 habitants maximum ;
- les zones rurales : déplacements entre villages... ;
- grands quartiers d'une ville : dessertes internes ;
- zones d'activités hors centre ville : dessertes des salariés depuis les quartiers d'habitations... ;
- zones pavillonnaires isolées des villes ou des zones périurbaines : dessertes scolaires, salariés ;

- communes périurbaines : dessertes à destination du centre de l'agglomération, desserte intercommunale... ;
- (grands) équipements périphériques : desserte des centres commerciaux, des pôles de transport (ex : gares)... ;
- etc...

2. *Les périodes de mise en service*

La vocation d'un TAD est une desserte en complément d'un transport routier régulier (ex : un réseau de transport urbain). Dans ce cas, le TAD est pertinent :

- pour des dessertes la nuit ;
- en soirée dans de petites villes où les derniers bus terminent de bonne heure ;
- le dimanche ;
- en été et lors de vacances scolaires pour se substituer à un service régulier en période scolaire.

Néanmoins, dans une zone où aucune offre régulière n'existe, le TAD est intéressant quel que soit le moment de la journée ou de l'année (journées, soirées, dimanches et fêtes, vacances, etc...).

3. *Les clients potentiels*

L'utilisation d'un transport à la demande correspond aux besoins de plusieurs profils de clients :

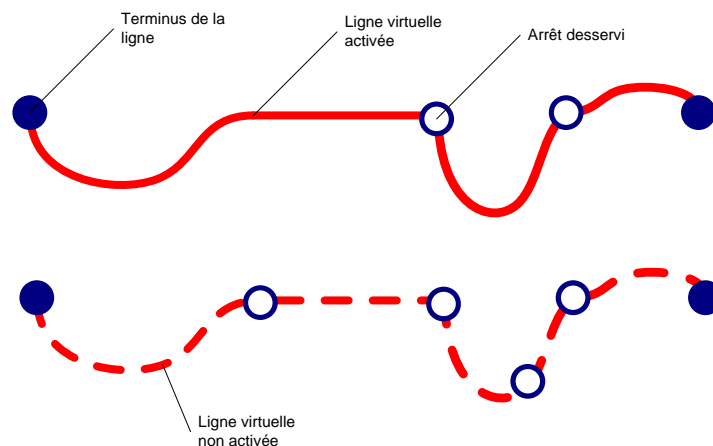
- les personnes âgées intéressées notamment pour les dessertes porte à porte pour lesquelles elles sont prises en charge à leur domicile ;
- les scolaires qui apprécient dans ce service la souplesse du moyen de transport au vu de leurs emplois du temps variables ;
- les personnes ayant un besoin d'un déplacement domicile - travail ou d'affaires ;
- les personnes à mobilité réduite (PMR) qui, pour une partie, trouvent dans le TAD un service approprié et plus sécuritaire que l'usage des transports en commun ;
- toute personne souhaitant se déplacer dans le cadre d'un événement particulier (match, concert...).

Ces profils constituent les principaux types de clients fréquentant le TAD. Néanmoins, les TAD sont également fréquentés par n'importe quel client désireux de bénéficier de la souplesse de ce service.

B. 5 types de dessertes

Un service de transport à la demande dispose de plusieurs variantes d'offre. Chacune d'entre elles a ses avantages et inconvénients et répond à un type de demande.

1. La ligne virtuelle



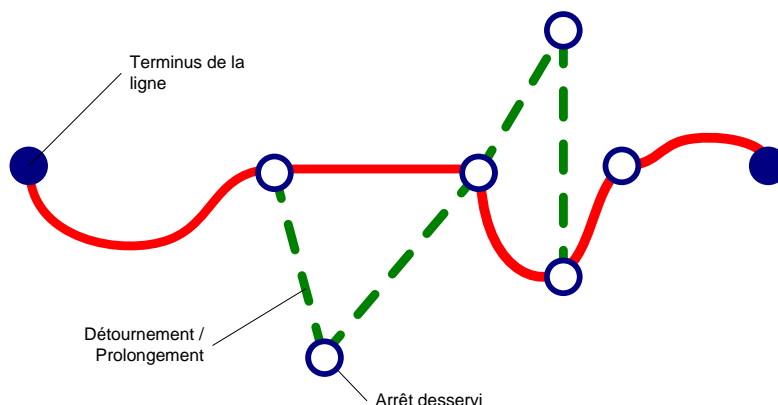
Il s'agit d'un service de transport pour lequel les horaires et l'itinéraire sont fixes. Le parcours n'est réalisé que si une demande est formulée de la part d'un client. Ce principe peut être couplé avec un principe d'offre régulière. Ainsi, en journée, un bus peut assurer une desserte régulière nécessitant aucune réservation selon des horaires fixes puis en heures creuses, le service est réalisé uniquement sur réservation d'un client.

La desserte « ligne virtuelle » est adaptée pour une complémentarité à un réseau de transport régulier (lors des heures creuses, le dimanche, la nuit...) mais également pour la desserte de zones rurales ou zones isolées.

Ce service peut être intéressant pour la desserte en rabattement sur une gare ou un pôle multimodal.

Ce service offre une souplesse pour les clients (parcours, desserte d'une zone enclavée) et peut être économique dans la mesure où les déplacements ne sont réalisés qu'à la suite d'une commande. Seulement, l'accès étant soumis à réservation, cela peut constituer un frein pour les clients souhaitant de manière spontanée emprunter un TAD. Aussi, les possibilités d'optimisation d'un tel service sont limitées en raison des contraintes des itinéraires et des horaires.

2. Le détournement ou le prolongement d'une ligne

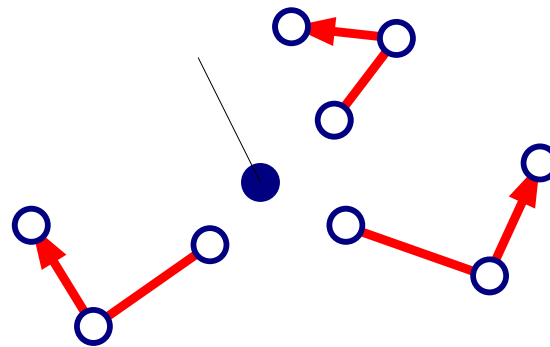


Il s'agit de déterminer des points d'arrêts « virtuels » (signalés et matérialisés) de part et d'autre d'une ligne régulière. Ainsi, sur demande d'un client (via une centrale téléphonique ou une borne d'appels située à l'arrêt « virtuel »), la desserte d'un des points « virtuels » peut être effectuée.

Ce système permet la desserte de zones peu denses, rurales ou des lotissements isolés.

Ce type de desserte est une bonne intégration dans les services de transport traditionnel mais cela implique d'avoir des temps de battement importants pour faire face à d'éventuels détours. De plus, ce service permet d'optimiser l'exploitation car il évite les kilomètres improductifs dans la mesure où ils ne sont parcourus que sur demande. Cependant, en cas de détours, les clients de la ligne régulière voient leur temps de parcours s'allonger.

3. L'appel Bus

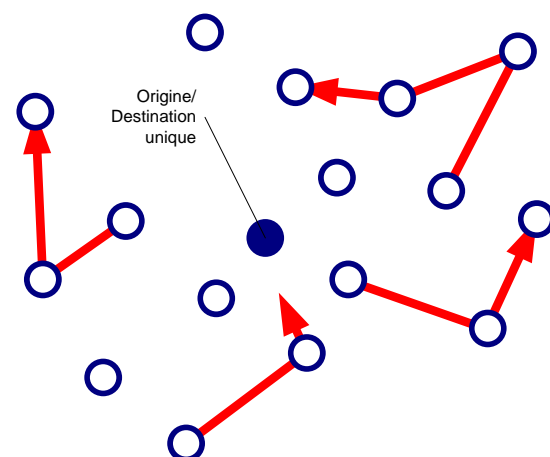


Le transport est effectué à la demande depuis une origine unique et définie (équipée d'une borne d'appels) vers une destination libre (avec ou sans points d'arrêts fixes) dans un périmètre géographique défini. Aucun horaire n'est fixé, seul existe une amplitude de service. Le principe de ce système est de permettre la composition et l'optimisation des itinéraires au cas par cas en fonction des demandes enregistrées.

Ce service est adapté pour la desserte depuis un pôle d'attraction isolé (ex : gare TGV ou une gare en zone rurale éloignée de la commune) ou encore la desserte de quartiers excentrés depuis un pôle multimodal (ex : de nouveau une gare).

Ce système permet d'assurer une desserte fine en fonction des attentes des clients et permet de désenclaver certaines zones grâce à l'accès au transport. Ce service peut se révéler néanmoins coûteux pour le client et l'optimisation est difficile à réaliser en raison d'une difficulté à pouvoir regrouper des demandes de clients (chacun a sa destination). Ce service étant assuré essentiellement par des taxis, les temps d'attente pour les clients peuvent être longs si peu de sociétés de taxis existent dans le périmètre d'action.

4. Le service Convergence



Il s'agit d'une variante de la desserte « appel bus » puisque le transport est effectué à la demande (sur réservation) à partir d'arrêts implantés et matérialisés dans un périmètre géographique défini pour une destination unique (ex : centre ville, gare, etc...). Les horaires d'arrivée (et de départ dans le sens retour) au lieu de destination finale sont fixés.

Les itinéraires varient donc en fonction des réservations passées. Le client ne connaît que le point de départ et d'arrivée de son parcours. Le trajet du TAD est fonction des points de départ à desservir (dans le cas d'une desserte vers un point d'arrivée unique et fixe).

Dans le sens contraire, le trajet peut être assuré de différentes manières :

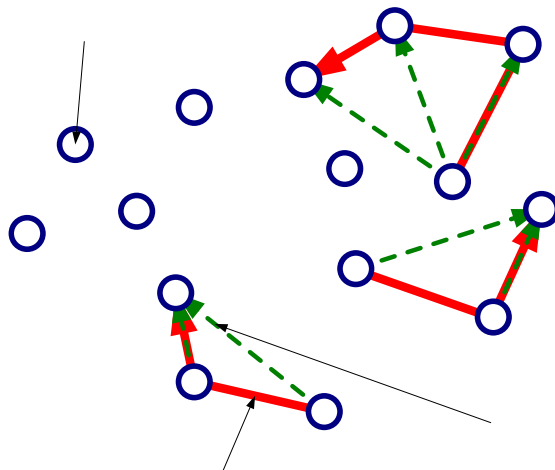
- départ du pôle à horaires fixes et systématiques et l'itinéraire varie en fonction des destinations des clients ;
- départ du pôle en fonction de la demande et des réservations passées. L'itinéraire est fonction des dessertes à effectuer.

Ce type de desserte est utile pour desservir des zones ne bénéficiant pas d'une ligne régulière. Il est adapté également aux villes de moins de 20 000 habitants ne disposant pas du Versement Transport (VT) et souhaitant donc proposer un service de transport peu onéreux.

Ce produit « Service convergence » permet de desservir de manière fine toute une zone géographique. Les coûts sont modérés car le service n'est réalisé que si une demande a été exprimée et cela permet de proposer un plus large choix d'horaires. Enfin, il est possible d'optimiser le trajet en fonction des réservations.

Cependant, la contrainte de la réservation demeure et enlève toute demande spontanée souhaitant au dernier moment emprunter le TAD. La gestion peut se révéler complexe si de nombreuses réservations sont passées.

5. *Le service Multipôles*



Sur une zone géographique précise, des points d'arrêts sont définis et ils constituent autant d'origines ou de destinations potentielles. Après réservation de la part du client, tout déplacement est possible entre ces points d'arrêts.

Ce produit est adapté à la desserte d'une zone rurale ou encore de zones périurbaines peu denses. Il peut être utile à compléter un service de transport régulier durant les heures creuses. Sa vocation première est le transport des personnes à mobilité réduite

puisque les PMR bénéficient du service porte à porte et peuvent ainsi être pris en charge à leur domicile.

Ce système à l'avantage d'être souple puisque les origines et destinations potentielles sont multiples. Néanmoins, plus le périmètre d'action est grand, plus la gestion d'un tel service devient difficile. L'optimisation du produit est quasi-impossible en cas de réservations de clients à des origines/destinations diffuses.

C. L'exploitation des TAD

Les cinq types de dessertes possibles avec un TAD demandent des méthodes de travail différentes.

Le point commun à ces cinq produits est la nécessité de réserver pour emprunter un TAD mais également la nécessité d'une flexibilité de la part des transporteurs. Le travail « en flux tendus » (ex : faire une réservation une heure avant le départ) sera apprécié par les clients. Mais pour y parvenir, cela suppose :

- un système de réservation fiable et rapide ;
- une organisation souple dans la transmission des commandes des centrales téléphoniques aux exploitants ;
- une adaptation du véhicule en fonction de la demande ;
- un temps de parcours proche de celui de la voiture particulière.

Pour assurer la prestation de service de transport, il existe plusieurs solutions :

- l'exploitation des services par un transporteur avec son matériel et son personnel ;
- la création d'une société spécifique ;
- l'utilisation de moyens appartenant à l'AO : matériel de la collectivité, personnel municipal ou de l'AO... ;
- sous-traitance assurée par des transporteurs extérieurs : affrètement d'une société de taxis, d'un transporteur local ou d'un artisan. Cette solution demande la réalisation d'un cahier des charges afin d'éviter toute dégradation du service (non respect des horaires, etc...).

D. Les coûts d'un TAD pour l'utilisateur et le taux de couverture

Le prix des taxis est fixé par département. En moyenne le coût d'un km affrété à un artisan taxi est compris entre 0,8 et 1,4 €2002. Le prix est constitué de deux éléments : une partie fixe pour la prise en charge du client et une partie variable qui est fonction des kilomètres réalisés.

En moyenne, 30 à 40 % de l'offre théorique proposée est réellement utilisée.

Pour l'utilisateur, le coût d'utilisation d'un service de TAD peut être différent :

- **le même prix qu'un ticket normal** sur le réseau régulier (la majorité des TAD optent pour cette pratique). Le titre est à la fois valable sur le réseau urbain et à la demande ;
- **une tarification de l'ordre de 2 à 4 fois le prix d'un ticket normal de bus ou métro** ;
- **une tarification spécifique** (ex : le service Routair à Reims facturé 90 €2002 l'aller-retour en 2002).

Le taux de couverture des services, soit le rapport entre le prix payé par l'utilisateur et le coût total, est très variable selon les coûts du kilomètre négocié. Il oscille néanmoins autour de 20 à 30 %. La différence entre le coût payé par l'utilisateur et le coût total est soit supportée par l'Autorité Organisatrice, soit fait l'objet d'une compensation financière au profit de l'exploitant selon les conditions du contrat de délégation de service (en cas d'une sous-traitance).

E. Le TAD en Midi-Pyrénées

Connaître l'offre TAD en Midi-Pyrénées permettra d'étudier d'éventuels prolongements de lignes (ex : dévier une ligne TAD par une gare TER à proximité).

La région Midi-Pyrénées a 106 TAD répartis sur les 8 départements. Ils desservent 1 008 communes et 470 972 habitants, soit 33 % des communes de la région et 18 % de la population régionale.

Tableau 17 - Les TAD en Midi-Pyrénées en 2003

Département	Nombre de TAD	Nombre de communes desservies	Population desservie
Ariège	8	118	66 324
Aveyron	34	220	142 476
Haute-Garonne	13	185	57 890
Gers	9	98	28 391
Lot	17	113	62 908
Hautes-Pyrénées	6	63	7 855
Tarn	12	95	42 083
Tarn et Garonne	7	116	63 045
TOTAL	106	1 008	470 972

Source : Transport à la demande – Lisibilité de l'intervention régionale – Perspectives d'évolution – Identification des moyens, Rapport Final, Région Midi-Pyrénées, Mai 2003, p. 3 et 5

Pour la grande majorité d'entre eux, les systèmes TAD couvrent des zones rurales afin de combler une absence de transports en commun, en complétant l'offre ferroviaire et l'offre de lignes par autocar. En effet, Midi-Pyrénées, comme nous l'avons vu, est une région assez contrastée entre une forte agglomération toulousaine et une forte zone rurale. Cette dernière est caractérisée par :

- un habitat diffus ;
- un éloignement des centres de services et des lignes régulières ;
- une population vieillissante et non motorisée.

Les types de desserte TAD utilisés sont des produits « ligne virtuelle » avec horaires prédéfinis. La desserte n'est donc assurée que si une réservation a été effectuée. Les TAD ont été définis pour se rabattre sur des lignes régulières comme il vient de l'être dit mais également pour la desserte de marchés, c'est-à-dire désenclaver les zones rurales vers les communes. Il s'agit de permettre aux personnes non motorisées de pouvoir se déplacer. Les réservations d'un TAD sont obligatoires et doivent être faites au maximum la veille de l'emprunt d'un service TAD auprès des transporteurs.

Pour la plupart des systèmes TAD, le nombre d'utilisateurs se limite à une dizaine d'utilisateurs réguliers. Sur les 106 TAD en service sur la région, 74 % (environ les trois quarts) sont utilisés par entre 4 et 19 personnes. Dans le cadre de l'étude, les PAFF, ont une fréquentation qui correspond à celle d'un TAD.

90 % des clients des TAD sont des personnes âgées de plus de 61 ans. Il s'agit donc bien d'une clientèle vieillissante et non motorisée. Les TAD sont aussi utilisés par des habitués (pour 77 % des voyageurs) puisqu'ils l'utilisent une fois par semaine.

La fréquentation est la plus importante pour les départements de l'Aveyron, le Tarn et la Haute-Garonne puisque elle représente au total 62 % de la fréquentation régionale en TAD, en 2001²⁷. Le Lot est un département qui connaît la plus forte augmentation de fréquentation. Ce département représente 9 % des voyages effectuées en 2001.

Economiquement, en 2001, *le coût global du transport à la demande en Midi-Pyrénées a coûté 1 022 620 €2001*. Les coûts kilométriques sont en moyenne de 0,74 €2001 et varient de 0,50 €2001 en Hautes-Pyrénées à 0,98 €2001 dans le Tarn et Garonne. Ces coûts ont été utilisés dans le calcul du bilan économique.

Quant aux recettes, elles ont été évaluées à 245 940 €2001 en 2001. En moyenne, la recette par voyageur est de 2,48 €2001 et oscille de 1,73 €2001 dans le Lot à 3,52 €2001 dans les Hautes-Pyrénées.

Au final, il reste un **déficit de 776 680 €2001** pour couvrir les coûts. Pour sa part, la Région finance 30 à 40 % du déficit en fonction de la localisation des communes (30 % en zone « pleine » et 40 % en zone « montagne »). Chaque Conseil Général (AO des TAD) finance également le TAD de 30 à 40 % du déficit. Le solde reste à la charge des Autorités Organisatrices de second rang (les collectivités locales).

Une enquête a été menée dans le cadre du rapport final destiné à la Région Midi-Pyrénées afin d'en tirer des préconisations destinées à améliorer les TAD. Dans le cadre de l'étude des PAFF, il sera pertinent d'en tenir compte pour proposer le meilleur service d'autant plus qu'il faudra tenir compte de l'offre existante.

Il a donc été préconisé les mesures suivantes :

- diversifier les clientèles et gagner de nouveaux clients :
 - ✓ mise en place de produits touristiques ;
 - ✓ desserte d'équipements diversifiés : sociaux, culturels, sportifs... ;
 - ✓ développer la communication et la promotion des TAD car plus d'un tiers des habitants ignore son existence.
- améliorer l'efficacité et l'attractivité des services :
 - ✓ le maintien des centrales de réservation départementales plus proches du terrain et meilleure connaissance du département par les téléconseillers ;
 - ✓ densification du réseau TAD par une augmentation du nombre de lignes et une hausse des fréquences ;
 - ✓ une tarification par zone pour éviter les disparités financières entre les TAD des 8 départements Midi-Pyrénées.

Aussi, le Conseil Général du Lot a l'intention de développer son offre TAD. Il convient d'y prêter attention puisque 23,5 % des PAFF sont situés dans ce département.

En termes de préconisations de services TAD dans le cadre de l'étude, il s'agit d'être force de propositions en fonction de l'existant et des désirs des clients. De même, ces préconisations doivent tenir compte des TAD existants.

III. Suites données à cette analyse détaillée

Ce document est en cours de réalisation et ne peut être terminé pour la publication du mémoire.

²⁷ Ce sont les derniers chiffres connus, issus d'un rapport final pour la région Midi-Pyrénées paru en mai 2003.

Il s'agit tout d'abord de collecter toutes les informations nécessaires à la confection de la fiche du PAFF. Les sources des données sont diverses :

- RFF pour les types de lignes et les coûts des péages ;
- Internet et les Municipalités pour les renseignements sur les communes ;
- l'INSEE pour les données d'ordre démographique et économique ;
- la Région Midi-Pyrénées et ses Conseils Généraux pour les données sur les réseaux routiers de voyageurs ;
- le service Gestion de la DDTER pour les données financières et les différents coûts (distribution, personnel...) ;
- l'ACOG (Agence SNCF des Gares) pour ses informations sur les équipements des gares et ses projets d'aménagement ;
- la Direction Régionale SNCF de l'Infrastructure à Toulouse pour des éléments sur l'allongement des quais.

Avec chaque fiche, une mise en place d'un service de transport à la demande est étudiée. Il s'agit de proposer dans un premier temps, un type de desserte adéquat. Ensuite, des propositions sont émises quant à la fréquence de la desserte par jour et par semaine. Cependant, il n'est peut être pas utile de mettre en place des horaires ou des fréquences de desserte dans la mesure où il s'agit d'un transport à la demande, et donc d'un transport qui fonctionne en fonction des réservations clients.

Enfin, la proposition d'un itinéraire est pertinente si le type de desserte est une ligne fixe avec arrêts désignés. Mais un transport à la demande est mieux adapté dans le cas où il n'existe pas de tracé de ligne TAD.

Pour chaque PAFF, un bilan financier récapitulatif estimera les préconisations et évaluera les éventuels gains obtenus par la suppression du PAFF et la mise en place ou non d'un TAD.

Un bilan global rassemblera les gains pour chaque halte et estimera les gains financiers des nouveaux voyageurs dus à l'amélioration des axes ferroviaires.

CONCLUSION

51 PAFF étudiés et des gains estimés à près de un demi-million d'euros

Sur les 159 gares en Midi-Pyrénées, 69 PAFF génèrent un trafic de 1 % du trafic total TER sur la région Midi-Pyrénées. Situées pour la grande majorité d'entre eux en zones rurales, leur fréquentation y est très faible (moins d'une dizaine de clients par jour voire aucun).

Après prise en compte des lieux touristiques en région et des projets de refonte des dessertes dans le quart Nord-Est de la région, 51 points d'arrêts ne semblent pas présenter une pertinence en termes de TER.

Afin d'estimer les gains escomptés par une politique rénovée des points d'arrêts en Midi-Pyrénées, une évaluation financière globale des 51 PAFF retenus permet de constater des gains de charges estimés à 542 439 €2005 et 559 755 €2005. Ces deux gains découlent respectivement d'une hypothèse basse et d'une hypothèse haute, relatives à la mise en place d'un transport à la demande en fonction du nombre de voyageurs par halte et par jour JOB.

Dernier étape de cette étude : l'étude fine des PAFF. Chaque PAFF fait l'objet d'une étude fine prenant en compte des éléments socio-démographiques de la commune et de ses environs mais également des éléments économiques de la commune. Cette analyse permettra donc de savoir si le point d'arrêts est pertinent ou non. Si la halte ne présente plus un grand intérêt pour le TER, un service de substitution est étudié. Il s'agit notamment du système TAD (transport à la demande). Enfin, chaque PAFF sera analysé financièrement afin de permettre à la Région de connaître pour chacun de ces points d'arrêts, les gains de charges réalisés.

51 points supprimables ?

Les gains de charges obtenus restent faible au regard des coûts TER de Midi-Pyrénées (0,42 % environ des coûts totaux). Seulement, il s'agit d'un levier d'action de la SNCF parmi d'autres, et cette politique rénovée des points d'arrêts améliore l'offre TER sur les axes notamment situés sur le quart Nord-Est.

Les gains générés sont consécutifs à la suppression des 51 PAFF. Toutefois, il semble peu probable que la Région décide de tous les supprimer. Le sujet est sensible politiquement parlant car il recouvre la présence du service public en zones rurales. Les contribuables n'apprécieraient sans doute pas les suppressions d'arrêts et revendiqueraient la baisse des missions de « service public ».

Une méthodologie de travail

Après sa complète réalisation, cette étude permettra, entre autres :

- d'avoir établi une méthodologie de travail utile peut être pour d'autres Directions TER si une étude similaire était prévue ;
- de se rendre compte que l'offre doit s'adapter en permanence à la demande (mise en place de TAD dans les très petites communes plus intéressante financièrement que de maintenir une desserte TER et plus souple en termes de service) ;

- d'être en possession d'un « levier d'action » qui sera présenté à la Région Midi-Pyrénées dans le cadre des futures négociations de la Convention de 2008.

Des rapports de travail SNCF/AO qui évoluent

Ce type d'étude préfigure les rapports de travail plus interactifs qui se sont mis en place progressivement entre la SNCF et le Conseil Régional Midi-Pyrénées au cours de la Convention 2002 – 2007 et qui seront déterminants dans le cadre de la négociation de la future Convention.

En effet, de nouvelles solutions doivent être recherchées en collaboration entre l'AO et l'Opérateur pour améliorer l'offre de transport tout en réduisant les charges.

Il est clair, en effet, que « l'enveloppe » prévue pour le TER ne pourra pas être fortement augmentée : la Région devant, en effet, faire face à de nouvelles charges (hôpitaux, routes, lycées, etc...) et ne souhaitera pas alourdir de trop l'imposition des contribuables pour financer tous ces postes. Des choix seront donc effectués.

Il conviendra donc d'être désormais « inventif » pour réduire les coûts tout en assurant un développement nécessaire du transport ferroviaire public régional. En ce sens, de nombreuses pistes doivent être étudiées pour répondre à ce double enjeu : améliorer l'offre TER et ce, à moindre coût. Toutefois, ces pistes concernent des sujets sensibles qui se situent dans les limites des missions du « Service Public » et peuvent provoquer des « tensions politiques » :

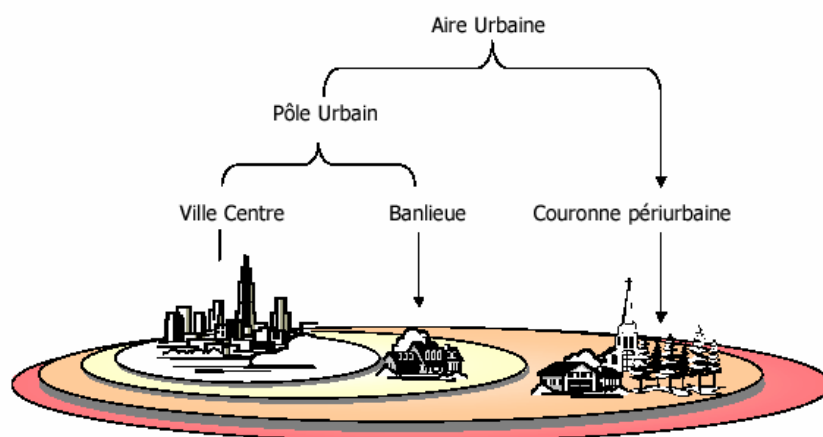
- aménager l'offre pour qu'elle soit plus pertinente avec des charges optimisées (amélioration des roulements matériel, agents de conduite, contrôleurs ou ASCT) ;
- revoir la politique de distribution et d'ouverture des gares ;
- prévoir un matériel adapté au transport envisagé (agglomération – banlieue – interville) ;
- etc...

L'étude sur les points d'arrêts ferroviaires à faible fréquentation s'inscrit dans ces pistes de recherche à la fois nécessaires et très sensibles en raison d'une suppression éventuelle des haltes ferroviaires. Il convient donc à la SNCF d'effectuer des études tout à fait objectives en toute transparence et en relation avec l'AO qui pourra alors effectuer ses choix.

En annexe 12, p. 110, figurent quelques travaux effectués en marge de mon étude des PAFF.

GLOSSAIRE

Aire urbaine : c'est l'ensemble des communes constitué d'un pôle urbain, et d'une couronne périurbaine formée de communes rurales dont au moins 40 % de la population résidente a un emploi dans le pôle urbain.



Autorité Organisatrice : c'est une région politique ayant la responsabilité de l'organisation et du financement des transports régionaux de voyageurs. Pour elle, l'enjeu est grand car le transport ferroviaire représente en moyenne de 15 à 20 % du son budget.

LOTI : la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) est une loi votée en 1982 qui fixe les principes qui doivent guider l'organisation des transports, le rôle des diverses collectivités publiques ainsi que les caractéristiques du service public à partir de la notion de droit au transport.

PAFF : les Points d'Arrêts à Faible Fréquentation sont des gares ou haltes TER pour lesquels le trafic voyageurs journalier est très faible, faisant perdre au TER sa pertinence de desserte (un TAD serait plus adapté).

PANG : un Point d'Arrêts Non Géré est une halte où aucune présence humaine n'est assurée (vente, exploitation, etc...). Sans bâtiment voyageurs, la halte peut disposer d'un appareil de distribution de billets régionaux (DBR ou ADDAMS) si le trafic le justifie. Dans les autres cas, la vente d'un billet TER se fait à bord du train. Une particularité d'un PANG est son très faible trafic journalier.

SMTC : le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine est l'autorité organisatrice des transports urbains « Tisséo » de Toulouse et de ses 84 communes environnantes. Les membres du syndicat sont issus majoritairement de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse (25 communes), du SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Toulousaine) (23 communes), de la communauté d'agglomération du SICOVAL (36 communes) et du département de la Haute-Garonne.

TAD : le Transport A la Demande est un moyen de transport routier similaire à un taxi. Le transport est assuré sur demande. Seulement, contrairement au taxi, des horaires de passage peuvent être prédéterminés et le prix pour l'utilisateur est plus attractif.

BIBLIOGRAPHIE

Rapports d'étude

BECAR Aurélie, DEKOKERE Alain, GUENOT Bénédicte, PERNIN Sylvain, *Les petits flux*, Coll. Les cahiers Kéolis, cahier n°6, Kéolis, Novembre 2002

CALA Fabienne, *Loi SRU relative à la solidarité et au renouvellement urbains – les nouveaux enjeux de déplacements urbains*, Association des Juristes en Urbanisme et construction d'Aquitaine, Bordeaux, Janvier 2001

Certu et Logma, *Systèmes de transports à la demande – Enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation*, Certu, Lyon, Décembre 2002

CHARABIDZE Patrick, *Les enjeux de la régionalisation pour le transport ferroviaire de voyageurs*, Direction de la Stratégie, SNCF, Paris, 2001

CHAUVINEAU Jacques, *Un premier bilan de la régionalisation ferroviaire – Avis du CES*, Conseil Economique et Social, Paris, Octobre 2003

Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, *Rapport d'évaluation de la réforme du secteur ferroviaire, chapitre VII – La réforme et la régionalisation des services voyageurs*, CSSPF, 2002

DDTER Midi-Pyrénées, *Rapport annuel d'activité 2004*, SNCF, Toulouse, Juin 2005

FLICOTEAUX Pierre, *La SNCF et la régionalisation*, Direction de la Stratégie, SNCF, Paris, 1999

JBL Conseil, *Transport à la demande – Lisibilité de l'intervention régionale – Perspectives d'évolution – Identification des moyens*, Conseil Régional Midi-Pyrénées, Toulouse, Mai 2003

LEVEQUE Julien, *Application de la concurrence par comparaison aux marchés régionaux du système ferroviaire français*, LET, Lyon

LEVEQUE Julien, *Le système ferroviaire français : une présentation économique*, LET, Lyon, Janvier 2004

Région Midi-Pyrénées et SNCF, *Convention TER Région – SNCF*, Toulouse, Janvier 2002

SNCF, *Rapport annuel d'activité 2004*, SNCF, Paris, Juillet 2005

Ouvrages

INSEE Midi-Pyrénées, *TEMP – Tableaux économiques de Midi-Pyrénées 2005*, INSEE Midi-Pyrénées, Toulouse, Juillet – Août 2005, 220 pages

INSEE Midi-Pyrénées, *Le rural en Midi-Pyrénées*, INSEE Midi-Pyrénées, coll. Les dossiers de l'INSEE, N° 124, Toulouse, Décembre 2004, 116 pages

Presse

BOUESSE Françoise, *Enquête annuelle de recensement 2004 : un fort apport migratoire*, « 6 Pages » N°83, INSEE Midi-Pyrénées, Juillet 2003

GRASSART Pascal, *Conventions TER – SNCF – Régions, premier bilan*, La Vie du Rail, N°3009, 27 juillet 2005, pp. 6-9

GUIHÉRY Laurent et PEREZ Marc, *Régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs – L'intrusion des problématiques fédérales dans l'économie des transports – Une perspective franco-allemande*, Les cahiers scientifiques du Transport, N°33, pp. 147-180

La Dépêche du Midi avec le Conseil Régional Midi-Pyrénées, *Le Plan Régional des transports 2000-2006 : Midi-Pyrénées sur les rails*, paru dans la Dépêche du Midi, Octobre 2000, 4 pages

PROJETTI Hélène, *Urbanisation croissante de la région*, « 6 Pages », N°47, INSEE Midi-Pyrénées, Avril 2001

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	2
REMERCIEMENTS	3
INTRODUCTION	4
PREMIERE PARTIE : CONTEXTE ET ENJEUX DE L'ETUDE	11
I. LA REGION MIDI-PYRENEES : UNE REGION A CONTRASTE	11
A. Généralités	11
1. L'espace midi-pyrénéen	11
2. Population et démographie	12
a) Un fort apport migratoire.....	12
b) ...Mais une population assez âgée	13
3. Les caractéristiques économiques	14
a) L'emploi	15
b) Les entreprises et secteurs d'activité	15
c) L'industrie et la construction.....	15
4. Particularités de la région	15
a) Toulouse : une métropole en plein essor	15
b) Les villes moyennes égalent l'agglomération de Toulouse.....	16
c) Un secteur rural développé.....	17
B. Caractéristiques des déplacements en Midi-Pyrénées	18
1. De nombreux déplacements dans l'agglomération toulousaine et des dessertes intervilles avec les villes moyennes	18
2. Déplacements peu denses en zones rurales.....	19
3. 45,9 % des déplacements en 2002 dans une aire urbaine	19
C. Synthèse	20
II. LE TER MIDI-PYRENEES	20
A. Quelques données sur l'offre	21
1. Un réseau TER ferroviaire en étoile avec un trafic en hausse.....	21
2. Une offre routière TER importante	22
3. Répartition modale du TER : le ferroviaire dominant	23
B. Les produits TER	23
C. Le PRT (Plan Régional des Transports).....	24
1. La situation en Midi-Pyrénées.....	24
2. Présentation.....	25
a) Un contexte de régionalisation	25
b) Un contenu autour de trois thèmes : l'offre, la qualité et les relations institutionnelles	25
c) Les modalités de mise en œuvre et de suivi	27
d) Les aspects financiers.....	27
3. Un bilan positif en 2004	28
4. Perspectives	28
D. Bilan financier 2004	29
1. Un chiffre d'affaires en hausse en 2004	29
2. Les charges d'exploitation	29
E. La Convention TER	30
1. Les prémices	30

2. Organisation de la Convention.....	31
3. Les neuf titres de la Convention	31
4. Avenants	34
5. Le cahier des charges	34
6. Les 10 annexes.....	35
7. Les prochaines négociations de la future Convention	36
III. UNE CONVENTION A RENEGOCIER DANS UN CONTEXTE CONCURRENTIEL	36
<i>A. De prochaines négociations.....</i>	<i>36</i>
<i>B. Un contexte d'ouverture à la concurrence du transport public de voyageurs</i>	<i>36</i>
<i>C. Comment réduire les coûts du TER ?.....</i>	<i>37</i>
<i>D. L'analyse des points d'arrêts à faible fréquentation : une étude stratégique</i>	<i>38</i>
1. Deux objectifs	38
2. Une méthodologie en cinq étapes	38
a) Une démarche marketing initiale déterminante.....	38
b) Une approche financière nécessaire pour situer les enjeux	39
c) Cinq étapes de travail pour réaliser l'étude	39
DEUXIEME PARTIE : 51 POINTS D'ARRET IDENTIFIES.....	41
I. ANALYSE DE L'EXISTANT : UN RESEAU MIDI-PYRENEES EN ETOILE.....	41
<i>A. Photographie des gares et haltes par axe TER.....</i>	<i>41</i>
<i>B. Un contraste entre l'agglomération toulousaine et les zones rurales.....</i>	<i>43</i>
<i>C. Un nombre important d'arrêts TER.....</i>	<i>44</i>
<i>D. Une majorité de PANG en région Midi-Pyrénées</i>	<i>45</i>
II. 51 POINTS D'ARRETS A FAIBLE FREQUENTATION IDENTIFIES.....	46
<i>A. Les critères de choix utilisés.....</i>	<i>46</i>
<i>B. Bilan : une majorité de PAFF situés dans le quart Nord-Est de Midi-Pyrénées</i>	<i>48</i>
III. LE BILAN ECONOMIQUE DE CES 51 PAFF	49
<i>A. Les charges</i>	<i>50</i>
1. Les charges économisées	50
a) Les péages RFF	50
b) Les charges d'entretien.....	51
c) Les charges de distribution et de personnel	51
2. Les nouvelles charges	52
a) Les charges de dépose des haltes.....	52
b) Les charges d'exploitation des TAD.....	53
<i>B. Les recettes.....</i>	<i>55</i>
1. Les recettes induites par les nouveaux voyageurs	55
2. Les recettes TAD.....	57
<i>C. Une économie réalisée avec une politique d'arrêts modifiée</i>	<i>58</i>
<i>D. 5 axes générateurs de gains financiers</i>	<i>59</i>
<i>E. Les limites de ce bilan économique</i>	<i>60</i>
1. Les charges.....	60
2. Les recettes	61
3. La périodicité des postes de charges et de recettes	61
<i>F. Supprimer 51 points d'arrêts, est-ce réalisable ?.....</i>	<i>61</i>
TROISIEME PARTIE : ANALYSE FINE DES PAFF.....	63
I. LES CRITERES D'ETUDE.....	63
<i>A. Une présentation de la gare</i>	<i>63</i>

<i>B. La commune</i>	64
<i>C. Les transports</i>	65
<i>D. Le trafic</i>	65
<i>E. La distribution</i>	65
<i>F. Les équipements</i>	66
<i>G. Les transports à la demande</i>	66
<i>H. Evaluation financière</i>	66
II. LE TRANSPORT A LA DEMANDE	67
<i>A. L'intérêt du TAD</i>	67
1. Les lieux d'action	67
2. Les périodes de mise en service	68
3. Les clients potentiels	68
<i>B. 5 types de dessertes</i>	68
1. La ligne virtuelle	69
2. Le détournement ou le prolongement d'une ligne.....	69
3. L'appel Bus	70
4. Le service Convergence.....	70
5. Le service Multipôles.....	71
<i>C. L'exploitation des TAD</i>	72
<i>D. Les coûts d'un TAD pour l'usager et le taux de couverture</i>	72
<i>E. Le TAD en Midi-Pyrénées</i>	73
III. SUITES DONNEES A CETTE ANALYSE DETAILLEE	74
CONCLUSION	76
GLOSSAIRE	78
BIBLIOGRAPHIE	79
TABLE DES MATIERES	81
TABLE DES ILLUSTRATIONS	84
ANNEXES	85

TABLE DES ILLUSTRATIONS

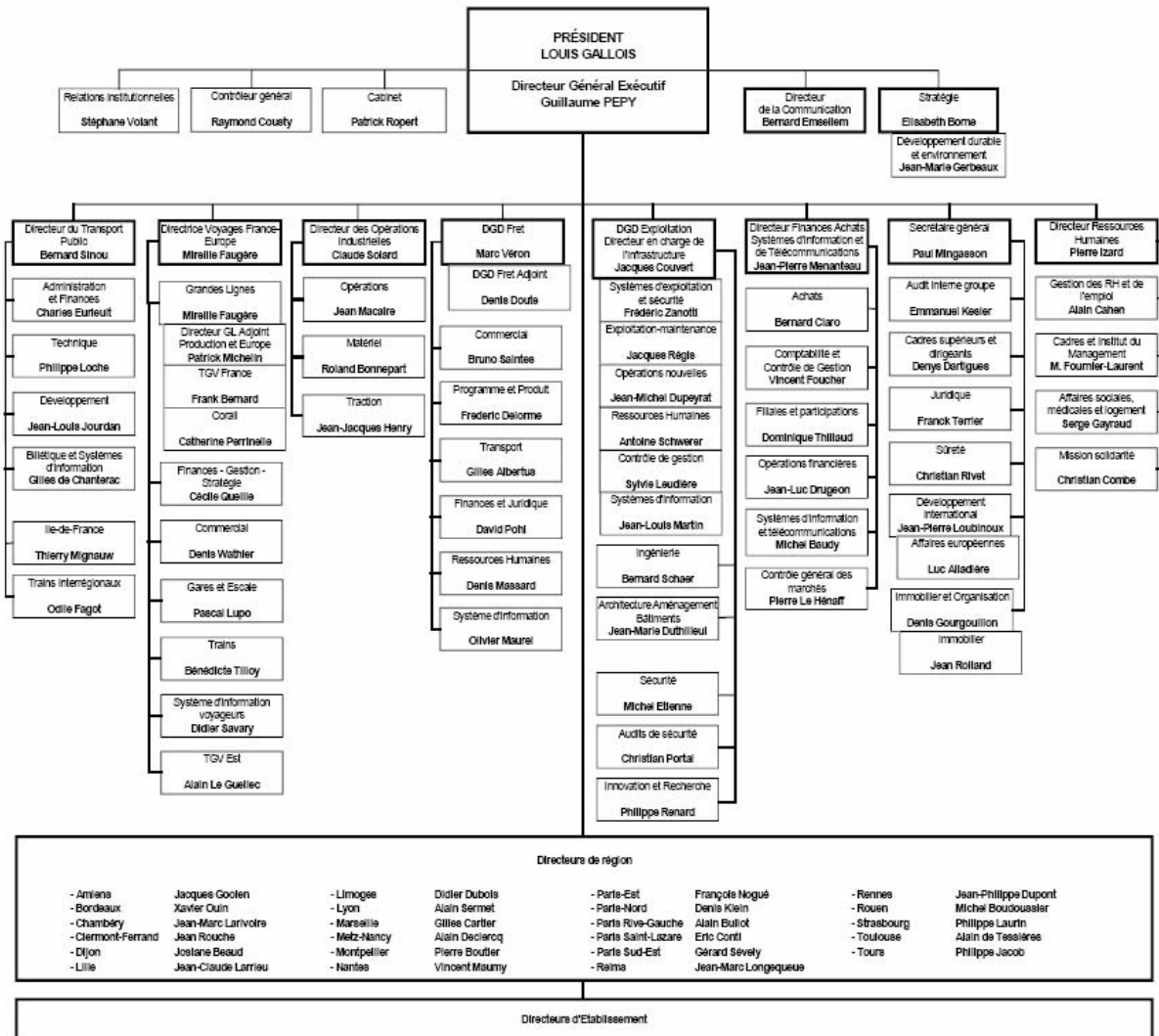
Tableau 1 - Bilan de l'expérimentation.....	7
Tableau 2 - Les 8 départements de Midi-Pyrénées en 2005.....	12
Tableau 3 - La population dans les 8 départements	13
Tableau 4 - Les dix principales agglomérations de Midi-Pyrénées en 1999	16
Tableau 5 - Répartition de la population en 1999	17
Tableau 6 – Le trafic TER en Midi-Pyrénées sur les 10 axes	22
Tableau 7 - Les produits TER en Midi-Pyrénées	24
Tableau 8 - Le cahier des charges de la Convention Midi-Pyrénées	34
Tableau 9 - Les gares en Midi-Pyrénées gérées par d'autres régions SNCF	43
Tableau 10 - Les axes TER en Midi-Pyrénées	44
Tableau 11 - Liste des PAFF TER non pertinents.....	48
Tableau 12 - Répartition des gains de charges de distribution et de personnel.....	52
Tableau 13 - Charges d'exploitation du Transport à la demande	54
Tableau 14 - Périodicité des TAD selon les deux hypothèses	54
Tableau 15 - Tableaux de détermination des coefficients.....	55
Tableau 16 - Bilan économique avec deux hypothèses	59
Tableau 17 - Les TAD en Midi-Pyrénées en 2003	73
Tableau 18 - Variations de l'offre et du trafic entre 1996 et 1999	119
Tableau 19 - Bilan de l'expérimentation	119
Tableau 20 - Répartition des charges d'exploitation du TER	125
Tableau 21 - Répartition de la contribution de l'Etat aux régions pour le TER en 2002	127
Tableau 22 - Evolution du TER entre 1997 et 2002.....	127
Figure 1 - Le principe de la régionalisation	7
Figure 2 - La région Midi-Pyrénées.....	11
Figure 3 - La population en Midi-Pyrénées.....	12
Figure 4 - Part de la population en % des différentes catégories d'âge	13
Figure 5 – Une population vieillissante.....	14
Figure 6 – Cartographie des espaces urbains et ruraux en Midi-Pyrénées.....	17
Figure 7 - le réseau TER Midi-Pyrénées.....	21
Figure 8 - Répartition du trafic TER en 2004 en voyageurs (en %).....	23
Figure 9 - Répartition modale de l'offre TER réalisée en 2004 (en %).....	23
Figure 10 - Les lignes TIR de la SNCF	132

ANNEXES

Annexe 1 : L'organigramme de la SNCF au 07 janvier 2005.....	86
Annexe 2 : Organisation de SNCF Participations.....	88
Annexe 3 : Extrait de l'analyse de l'existant	90
Annexe 4 : Tableau de choix des PAFF.....	92
Annexe 5 : Evaluation des péages DRAG	94
Annexe 6 : Calcul des coûts d'entretien	96
Annexe 7 : Evaluation des coûts d'exploitation de Transport à la Demande.....	98
Annexe 8 : Evaluation des recettes des nouveaux voyageurs.....	101
Annexe 9 : Analyse des recettes générées par les TAD	103
Annexe 10 : Bilan économique par axe.....	105
Annexe 11 : Exemple d'une fiche détaillée d'un PAFF.....	107
Annexe 12 : Travaux annexes	110
Annexe 13 : La Régionalisation du TER.....	116

ANNEXE 1

L'ORGANIGRAMME DE LA SNCF



7 janvier 2005

ANNEXE 2

ORGANISATION DE SNCF PARTICIPATIONS



▶ LE GROUPE SNCF PARTICIPATIONS

UN GROUPE EN QUATRE BRANCHES
qui s'investit en France comme à l'international,
dans les domaines du transport et des services associés.

BRANCHE FRET

GROUPE GEODIS 44,78 %

> France	
CALBERSON	
GEODIS LOGISTICS	
GEODIS OVERSEAS FRANCE ET FILIALES	
GEODIS BM ET FILIALES	
> Europe	
GEODIS DEUTSCHLAND	
GEODIS VITESSE	
GEODIS UK	
GEODIS ZUST	
GEODIS IBERIA	
CALBERSON GRÈCE	
> Reste du monde	
GEODIS ASIE	
GEODIS MEXICO	
GEODIS AFRIQUE	

FRET

> WAGONS		> COMMISSION DE TRANSPORT ET TRANSPORTS SPÉCIALISÉS	
ERMEWA	49,6 %	STVA	81,93 %
FRANCE WAGONS	100 %	LOGISTRA	99,80 %
SGW	67,5 %	FRET INTERNATIONAL	100 %
SEGI	98,96 %	VFLI	100 %
CTC	69,36 %	SEALOGIS	100 %
> TRANSPORT COMBINÉ		STSI	94,44 %
CNC TRANSPORTS	94,37 %	EDIFRET	60,84 %
NOVATRANS	38,25 %	GARMATEX	78,42 %
DISTRICHRONO	100 %		
ECORAIL	99,99 %		
FROIDCOMBI	48,93 %		
ROUCH INTERMODAL	98,96 %		
SEFERGIE	98,96 %		
C-MODALOHR EXPRESS	51 %		

BRANCHE INFRASTRUCTURE

PATRIMOINE

SNEF	100 %
ORFEA	50 %

SAVOIR-FAIRE

AREP	99,99 %
SNCF INTERNATIONAL	100 %
SYSTRA	35,87 %

AUTRES ACTIVITÉS

CEGETEL*	35 %
SNEM*	60 %

Les pourcentages représentent le niveau d'indivisibilité de SNCF Participations.

BRANCHE TRANSPORT PUBLIC

GROUPE KEOLIS

44,5 %

> FRANCE	
URBAIN	
SILTC (Lyon)	
TRANSPOLE (Lille)	
STUR (Rennes)	
AUTRES FILIALES	
INTERURBAIN	
CARIANE ATLANTIQUE	
COURRIERS MOSELLANS	
GROUPE SERA (AQUITAINE)	
AUTRES FILIALES	

> EUROPE	
GOVIA (Thameslink)	
SOUTHERN	
FIRST (Transpennine)	
CITYPENDELN, BUSSLINK	
CITY TRAFIK	
AUTRES FILIALES	

EFFIA 99,99 %

SCETA PARC	
EFFIA VOYAGEURS	
EFFIA TRANSPORT	
EFFIA SERVICES	
CANAL T.P.	
MTI CONSEIL	

BRANCHE VOYAGEURS FRANCE EUROPE

VOYAGEURS FRANCE EUROPE PARTENAIRES SA

100 %

> E-BUSINESS	
GL E-COMMERCE	
VOYAGES-SNCF.COM	
GL EXPEDIA	
MAXIMILES	
> DISTRIBUTION	
FRENCH RAIL INC	
RAIL EUROPE GROUP INC ET FILIALES	
RAIL EUROPE BENELUX ET FILIALES	
RAIL EUROPE ITALIA	
RAIL EUROPE ESPANA	
RAIL EUROPE GROUP LTD ET FILIALES	
RAIL EUROPE 4A	

> GESTION DE LIGNES	
EUROSTAR GROUP LTD	
THALYS INTERNATIONAL	
ARTÉSIA SAS	
ELIPSOS INTERNACIONAL SA	
LYRIA SAS	
RHEALYS SA	
> SERVICES	
IDTGV	
CRM SERVICES	
SYSRAILDATA	

A2C 100 %

SEAFRANCE*	100 %
------------	-------

* Filiale ou participation SNCF Participations à compter du 1^{er} janvier 2005.

ANNEXE 3

EXTRAIT DE L'ANALYSE DE L'EXISTANT

**AXE
TOULOUSE
/
CARCASSONNE**

	Montaudran	Labège-Innopole	Labège-Village	Escalquens	Montlaur	Bazège	Villenouvelle	Villefranche-de-Lauragais	Avignonet	Castelnaudary	Rosel	Bram
Distance à Toulouse-Matabiau	5	9	11	13	19	23	27	33	40	55		71
Distance entre les gares		4	2	2	6	4	4	6	7	15	22	16
Type gare	Halte	Halte	Halte	Gare	Halte	Halte	Halte	Gare	Halte	Gare	Boutique	Gare
Communes	Toulouse	Labège	Labège	Escalquens	Montlaur	Bazège	Villenouvelle	Villefranche...	Avignonet	Castelnaudary		Bram
Type desserte PRT	Agglomération	Agglomération	Agglomération	Agglomération	Banlieue	Banlieue	Banlieue	Banlieue	Régional	Interville		Régional
Périmètre des Transports Urbains	Futur TERMINUS						Futur TERMINUS			TERMINUS		
Particularités												
Population Commune-gare	390 300	3 150	5 480	890	2 200	940	3 630	1 100	10 880	8 650	2 970	
Tx de croissance annuel depuis recensement 90 (~2004)	0,9%	4,3%	2,7%	1,1%	1,8%	0,4%	1,7%	1,3%	-0,1%	1,6%	0,2%	
Emplois	235 820	7 560	800	80	410	90	1 750	250	6 690		1 040	
Tx de croissance annuel depuis recensement 90	0,5%	7,2%	3,4%	1,0%	1,4%	-2,5%	1,2%	1,6%	0,7%		1,5%	
Population Communes d< 5 kms		44 650	2 540	780	5 370	850	3 060	740	1 310		1 310	
Tx de croissance annuel depuis recensement 90		1,9%	4,0%	1,5%	1,4%	1,6%	1,5%	1,1%	3,1%		0,2%	
Emplois		13 970	310	120	1 300	70	390	110	260		280	
Tx de croissance annuel depuis recensement 90		4,5%	1,9%	-1,8%	-0,1%	-1,9%	-0,1%	-3,0%	1,9%		1,4%	
OFFRE / TRAFIC TER												
Offre TER - Trains quotidiens	13	20	13	20	8	15	9	24	11	25		20
Supplément offre horizon PRT												
Trafic voyageurs quotidiens TER	53	294	67	178	12	70	25	378	11	527		146
INDICATEUR ECONOMIQUE												
Ratio économique												
Charges Distribution sur Recettes												
PRESENCE GUICHET (-h- -h- : Ouverture continue ; -h- // -h- : Ouverture avec coupure)												
Lundi				7h00 // 18h20				06h30 - 13h40		05h10 - 19h50		06h40 - 13h50
Jour de semaine				7h00 // 18h20				10h25 // 18h35		06h10 - 19h50	09h00 // 18h30	12h25 - 19h30
Vendredi				7h00 // 18h20				10h25 - 17h35		06h10 - 19h50	09h00 // 18h30	09h10 // 18h10
Samedi				14h25 - 17h45				09h40 - 12h40		06h55 - 19h50	09h00 - 12h00	
Dimanche										09h10 - 19h50		
SCHEMA DE DISTRIBUTION												
PVM Poste de Vente Mosaïque				1				1		1		1
APV Automate Point de Vente												
DBR Distributeur de Billets Régionaux		1						1		1		
ADAMS Automate De Distribution Autonome Modèle Simplifié												
VAB Vente à bord des trains												

CODES COULEUR

PRESENCE GUICHET
 Agent commercial
 Agent polyvalent
 Agent commercial et agent polyvalent

 COMPETENCE LANGUEDOC ROUSSILLON
 COMPETENCE LANGUEDOC ROUSSILLON

ANNEXE 4

TABLEAU DE CHOIX DES PAFF

ANNEXE 5

EVALUATION DES PEAGES DRAG

Péages RFF	Nbre arrêts	Type de ligne RFF	Coût/arrêt PN	Coût/arrêt PP	Total (en € HT)
Vayrac	4	E	5,50	10,00	- 8 400
Bétaille	3	E	5,50	10,00	- 6 300
Puybrun	4	E	5,50	10,00	- 8 400
Laval-de-Cère	7	E	5,50	10,00	- 14 700
Turenne	1	D	5,50	21,20	- 3 220
Les-Quatre-Routes	9	D	5,50	21,20	- 28 980
Floirac	3	E	5,50	10,00	- 6 300
Flaujac	3	E	5,50	10,00	- 6 300
St-Martin-de-Bouillac	1	E	5,50	10,00	- 2 100
Auzits-Aussibals	2	E	5,50	10,00	- 4 200
Nuces	2	E	5,50	10,00	- 4 200
Viazac	1	E	5,50	10,00	- 2 100
Bagnac	9	E	5,50	10,00	- 18 900
Campagnac	4	E	5,50	10,00	- 8 400
St-Rome-de-Cernon	7	E	5,50	10,00	- 14 700
Tournemire-Roquefort	7	E	5,50	10,00	- 14 700
Montpaon	4	E	5,50	10,00	- 8 400
Laissac	3	E	5,50	10,00	- 6 300
Lavilledieu	5	C	5,50	21,20	- 16 100
Malause	4	C	5,50	21,20	- 12 880
Pommevic	3	C	5,50	21,20	- 9 660
Golfech	4	C	5,50	21,20	- 12 880
Albias	6	C	5,50	21,20	- 19 320
Réalville	2	C	5,50	21,20	- 6 440
Lalbenque-Fontanes	6	C	5,50	21,20	- 19 320
Dégagnac	2	C	5,50	21,20	- 6 440
Gignac-Cressensac	3	C	5,50	21,20	- 9 660
Villeneuve	5	C	5,50	21,20	- 16 100
Avignonnet	7	C	5,50	21,20	- 22 540
Monteils	2	E	5,50	10,00	- 4 200
Villeneuve-d'Aveyron	1	E	5,50	10,00	- 2 100
Naussac	2	E	5,50	10,00	- 4 200
Vernet d'Ariège	8	E	5,50	10,00	- 16 800
St-Jean-de-Verges	6	E	5,50	10,00	- 12 600
Mérens-les-Vals	10	E	5,50	10,00	- 21 000
Sémalens	1	E	5,50	10,00	- 2 100
Martres-Tolosane	5	D	5,50	21,20	- 16 100
St-Martory	7	D	5,50	21,20	- 22 540
Lestelle-St-Martory	2	D	5,50	21,20	- 6 440
Labarthe-Inard	4	D	5,50	21,20	- 12 880
Loures-Barbazan	3	E	5,50	10,00	- 6 300
Saléchan-Siradan	2	E	5,50	10,00	- 4 200
Marignac-St-Béat	3	E	5,50	10,00	- 6 300
Capvern	3	D	5,50	21,20	- 9 660
Tournay	8	D	5,50	21,20	- 25 760
Ossun	2	D	5,50	21,20	- 6 440
St-Pé-de-Bigorre	2	D	5,50	21,20	- 6 440
Montaut-Bétharam	2	D	5,50	21,20	- 6 440
Assat	2	D	5,50	21,20	- 6 440
Tanus	5	E	5,50	10,00	- 10 500
Paraire	1	E	5,50	10,00	- 2 100
TOTAL	201				- 529 480

ANNEXE 6

CALCUL DES COUTS D'ENTRETIEN

Entretien	Coût écono.
Vayrac	- 666
Bétaille	- 666
Puybrun	- 666
Laval-de-Cère	- 666
Turenne	-
Les-Quatre-Routes	- 666
Floirac	- 666
Flaujac	- 666
St-Martin-de-Bouillac	- 666
Auzits-Aussibals	- 666
Nuces	- 666
Viazac	- 666
Bagnac	- 666
Campagnac	- 666
St-Rome-de-Cernon	- 666
Tournemire-Roquefort	- 666
Montpaon	- 666
Laissac	- 666
Lavilledieu	- 1 092
Malause	- 1 364
Pommevic	- 164
Golfech	- 167
Albias	- 155
Réalville	- 279
Lalbenque-Fontanes	- 217
Dégagnac	- 217
Gignac-Cressensac	- 666
Villeneuve	-
Avignonnet	-
Monteils	- 666
Villeneuve-d'Aveyron	- 666
Naussac	- 666
Vernet d'Ariège	- 1 992
St-Jean-de-Verges	- 1 992
Mérens-les-Vals	- 1 992
Sémalens	- 997
Martres-Tolosane	- 1 992
St-Martory	- 1 992
Lestelle-St-Martory	- 1 992
Labarthe-Inard	- 1 992
Loures-Barbazan	- 1 992
Saléchan-Siradan	- 1 992
Marignac-St-Béat	- 1 992
Capvern	- 1 992
Tournay	- 1 992
Ossun	- 1 992
St-Pé-de-Bigorre	- 1 992
Montaut-Bétharam	-
Assat	-
Tanus	- 822
Paraire	- 666
TOTAL (en € HT)	- 48 014

ANNEXE 7

EVALUATION DES COUTS D'EXPLOITATION DE TRANSPORT A LA DEMANDE

TAD - Hypothèse basse (TAD quotidien si plus de 5 voy/jour)	Dép.	Nombre voy. JOB/jour	Nombre voy. Max/jour	Périodicité	Dessertes TER/jour	Rotations TAD Aller - Retour	Distance parcourue par an	Coût kmétrique	TOTAL (en €2005 HT)
Les-Quatre-Routes	46	33	35	TLJ	9	2	7 200	0,74	5 305
Villeneuve	31	25	25	TLJ	5	2	7 200	0,59	4 229
St-Martory	31	17	18	TLJ	7	2	7 200	0,59	4 229
Albias	82	16	20	TLJ	6	2	7 200	0,98	7 025
Tournay	65	15	37	TLJ	8	2	7 200	0,50	3 584
Martres-Tolosane	31	15	21	TLJ	5	2	7 200	0,59	4 229
Vernet d'Ariège	09	14	14	TLJ	8	2	7 200	0,93	6 667
Bétaille	46	12	12	TLJ	3	1	3 600	0,74	2 652
Golfech	82	11	21	TLJ	4	1	3 600	0,98	3 513
Avignonnet	31	11	11	TLJ	7	2	7 200	0,59	4 229
Bagnac	46	9	17	TLJ	9	2	7 200	0,74	5 305
Labenque-Fontanes	46	8	14	TLJ	6	2	7 200	0,74	5 305
Malause	82	8	8	TLJ	4	1	3 600	0,98	3 513
Puybrun	46	8	12	TLJ	4	1	3 600	0,74	2 652
Loures-Barbazan	09	7	7	TLJ	3	1	3 600	0,93	3 333
Laval-de-Cère	46	7	13	TLJ	7	2	7 200	0,74	5 305
Vayrac	46	7	9	TLJ	4	1	3 600	0,74	2 652
Saléchan-Siradan	31	6	6	TLJ	2	1	3 600	0,59	2 115
Marignac-St-Béat	31	6	8	TLJ	3	1	3 600	0,59	2 115
St-Jean-de-Verges	09	6	9	TLJ	6	2	7 200	0,93	6 667
Lestelle-St-Martory	31	5	5	2 jours	2	1	2 000	0,59	1 175
Mérans-les-Vals	09	5	8	2 jours	10	2	4 000	0,93	3 704
St-Rome-de-Cernon	12	5	57	2 jours	7	2	4 000	0,62	2 469
Tournemire-Roquefort	12	5	9	2 jours	7	2	4 000	0,62	2 469
Réalville	82	4	4	2 jours	2	1	2 000	0,98	1 951
Gignac-Cressensac	46	4	6	2 jours	3	1	2 000	0,74	1 474
Pommevic	82	3	6	2 jours	3	1	2 000	0,98	1 951
Lavilledieu	82	3	6	2 jours	5	2	4 000	0,98	3 903
Dégagnac	46	2	16	2 jours	2	1	2 000	0,74	1 474
Ossun	65	2	2	Aucune	2	-	-	0,50	-
Tanus	81	2	4	2 jours	5	2	4 000	0,97	3 863
Floirac	46	2	4	2 jours	3	1	2 000	0,74	1 474
Laissac	12	1	5	2 jours	4	1	2 000	0,62	1 235
Labarthe-Inard	31	1	4	2 jours	4	1	2 000	0,59	1 175
Viazac	46	0	0	Aucune	1	-	-	0,74	-
Campagnac	12	0	6	2 jours	4	1	2 000	0,62	1 235
Montpaon	12	0	0	Aucune	-	-	-	0,62	-
Monteils	12	0	4	2 jours	2	1	2 000	0,62	1 235
Capvern	65	0	2	Aucune	3	-	-	0,50	-
Auzits-Aussibals	12	0	1	Aucune	2	-	-	0,62	-
Flaujac	46	0	0	Aucune	3	-	-	0,74	-
Naussac	12	0	0	Aucune	2	-	-	0,62	-
Nuces	12	0	0	Aucune	2	-	-	0,62	-
St-Pé-de-Bigorre	65	0	0	Aucune	2	-	-	0,50	-
Paraire	12	0	0	Aucune	1	-	-	0,62	-
St-Martin-de-Bouillac	12	0	0	Aucune	1	-	-	0,62	-
Sémalens	81	0	0	Aucune	1	-	-	0,97	-
Villeneuve-d'Aveyron	12	0	0	Aucune	1	-	-	0,62	-
Turenne	19	0	0	Aucune	1	-	-	0,62	-
Assat	64	0	1	Aucune	2	-	-	0,74	-
Montaut Bétharam	64	3	3	Aucune	2	-	-	0,74	-
TOTAL		288	470		199	52	155 200		115 411

TAD - Hypothèse haute (TAD quotidien si plus de 10 voy/jour)	Dép.	Nombre voy. JOB/jour	Nombre voy. Max/jour	Périodicité	Dessertes TER/jour	Rotations TAD Aller - Retour	Distance parcourue par an	Coût kmétrique	TOTAL (en €2005 HT)
Les-Quatre-Routes	46	33	35	TLJ	9	2	7 200	0,74	5 305
Villeneuve	31	25	25	TLJ	5	2	7 200	0,59	4 229
St-Martory	31	17	18	TLJ	7	2	7 200	0,59	4 229
Albias	82	16	20	TLJ	6	2	7 200	0,98	7 025
Tournay	65	15	37	TLJ	8	2	7 200	0,50	3 584
Martres-Tolosane	31	15	21	TLJ	5	2	7 200	0,59	4 229
Vernet d'Ariège	09	14	14	TLJ	8	2	7 200	0,93	6 667
Bétaille	46	12	12	TLJ	3	1	3 600	0,74	2 652
Golfech	82	11	21	TLJ	4	1	3 600	0,98	3 513
Avignonnet	31	11	11	TLJ	7	2	7 200	0,59	4 229
Bagnac	46	9	17	2 jours	9	2	4 000	0,74	2 947
Laubenque-Fontanes	46	8	14	2 jours	6	2	4 000	0,74	2 947
Malause	82	8	8	2 jours	4	1	2 000	0,98	1 951
Puybrun	46	8	12	2 jours	4	1	2 000	0,74	1 474
Loures-Barbazan	09	7	7	2 jours	3	1	2 000	0,93	1 852
Laval-de-Cère	46	7	13	2 jours	7	2	4 000	0,74	2 947
Vayrac	46	7	9	2 jours	4	1	2 000	0,74	1 474
Saléchan-Siradan	31	6	6	2 jours	2	1	2 000	0,59	1 175
Marignac-St-Béat	31	6	8	2 jours	3	1	2 000	0,59	1 175
St-Jean-de-Verges	09	6	9	2 jours	6	2	4 000	0,93	3 704
Lestelle-St-Martory	31	5	5	2 jours	2	1	2 000	0,59	1 175
Mérens-les-Vals	09	5	8	2 jours	10	2	4 000	0,93	3 704
St-Rome-de-Cernon	12	5	57	2 jours	7	2	4 000	0,62	2 469
Tournemire-Roquefort	12	5	9	2 jours	7	2	4 000	0,62	2 469
Réalville	82	4	4	2 jours	2	1	2 000	0,98	1 951
Gignac-Cressensac	46	4	6	2 jours	3	1	2 000	0,74	1 474
Pommevic	82	3	6	2 jours	3	1	2 000	0,98	1 951
Lavilledieu	82	3	6	2 jours	5	2	4 000	0,98	3 903
Dégagnac	46	2	16	2 jours	2	1	2 000	0,74	1 474
Ossun	65	2	2	Aucune	2	-		0,50	-
Tanus	81	2	4	2 jours	5	2	4 000	0,97	3 863
Floirac	46	2	4	2 jours	3	1	2 000	0,74	1 474
Laissac	12	1	5	2 jours	4	1	2 000	0,62	1 235
Labarthe-Inard	31	1	4	2 jours	4	1	2 000	0,59	1 175
Viazac	46	0	0	Aucune	1	-		0,74	-
Campagnac	12	0	6	2 jours	4	1	2 000	0,62	1 235
Montpaon	12	0	0	Aucune		-		0,62	-
Monteils	12	0	4	2 jours	2	1	2 000	0,62	1 235
Capvern	65	0	2	Aucune	3	-		0,50	-
Auzits-Aussibals	12	0	1	Aucune	2	-		0,62	-
Flaujac	46	0	0	Aucune	3	-		0,74	-
Naussac	12	0	0	Aucune	2	-		0,62	-
Nuces	12	0	0	Aucune	2	-		0,62	-
St-Pé-de-Bigorre	65	0	0	Aucune	2	-		0,50	-
Paraire	12	0	0	Aucune	1	-		0,62	-
St-Martin-de-Bouillac	12	0	0	Aucune	1	-		0,62	-
Sémalens	81	0	0	Aucune	1	-		0,97	-
Villeneuve-d'Aveyron	12	0	0	Aucune	1	-		0,62	-
Turenne	19	0	0	Aucune	1	-		0,62	-
Assat	64	0	1	Aucune	2	-		0,74	-
Montaut Bétharam	64	3	3	Aucune	2	-		0,74	-
TOTAL		288	470		199	52	132 800		98 094

ANNEXE 8

EVALUATION DES RECETTES DES NOUVEAUX VOYAGEURS

<i>Nouveaux voyageurs</i>	Nbre de haltes TER	Soit un gain de tps par trajet	Tps trajet ligne (en min)	Coef.	Allers TER	Retours TER	Dessertes Allers concernées	Dessertes Retours concernées	Nbre de VK/an	Nbre de VK/an augmentés	Recettes moyennes sur l'axe (en € HT)	Recettes globales (en € HT)	Nbre de voy./an	Nbre de voy./an augmentés
TOULOUSE - AGEN	4	12	60	0,04	5	7	2	1	29 570 250	295 703	0,09	27 646	494 534	19 781
TOULOUSE - BRIVE	5	15	120	0,01	4	3	2	2	41 810 203	298 644	0,09	27 106	287 500	3 594
TOULOUSE - CARCASSONNE	2	6	60	0,00	10	11	3	4	19 248 157	-	0,10	0	545 635	0
TOULOUSE - FIGEAC	3	9	180	0,00	5	5	1	1	26 298 034	-	0,09	0	287 500	0
TOULOUSE - PAMIRS	1	3	60	0,00	23	22	23	22	1 378 453	-	0,10	0	31 590	0
TOULOUSE - FOIX	1	3	90	0,00	14	14	5	5	8 182 339	-	0,10	0	215 064	0
TOULOUSE - LATOUR DE CAROL	1	3	180	0,00	6	5	6	5	48 392 477	-	0,09	0	779 498	0
TOULOUSE - MAZAMET	1	3	90	0,00	8	8	1	1	29 385 056	-	0,09	0	512 221	0
TOULOUSE - MONTREJEAU	4	12	60	0,04	12	11	4	4	15 844 254	220 442	0,10	21 437	371 834	14 873
TOULOUSE - LUCHON	7	21	120	0,02	1	1	1	1	8 221 818	137 030	0,10	13 080	165 288	2 755
TOULOUSE - PAU	6	18	120	0,01	2	3	-	-	100 023 884	-	0,08	0	1 198 197	14 977
TOULOUSE - RODEZ - SEVERAC L.C.	3	9	180	0,00	8	8	2	1	49 635 423	-	0,10	0	688 474	0
(NEUSSARGUES)- MILLAU - BEZIERS	4	12	120	0,04	3	2	3	2	NC	-	-	-	NC	-
BRIVE - AURILLAC	4	12	180	0,00	4	4	2	2	NC	-	-	-	NC	-
BRIVE - RODEZ	7	21	150	0,01	3	2	2	1	16 667 045	133 336	0,07	9 928	176 113	2 348
FIGEAC - AURILLAC	2	6	60	0,00	5	4	5	4	NC	-	-	-	NC	-
TOTAL	55	165			113	110	62	56	394 657 393	1 085 155		99 198	5 753 448	58 329

ANNEXE 9

EVALUATION DES RECETTES GENEREES PAR LES TAD

TAD	Voy. Potentiels	Périodicité	Voyageurs potentiels sur un an	Recettes totales (en €2005 HT)
Les-Quatre-Routes	33	TLJ	5 940	5 465
Villeneuve	25	TLJ	4 500	4 140
St-Martory	17	TLJ	3 060	2 815
Albias	16	TLJ	2 880	2 650
Tournay	15	TLJ	2 700	2 484
Martres-Tolosane	15	TLJ	2 700	2 484
Vernet d'Ariège	14	TLJ	2 520	2 318
Bétaille	12	TLJ	2 160	1 987
Golfech	11	TLJ	1 980	1 822
Avignonnet	11	TLJ	1 980	1 822
Bagnac	9	TLJ	1 620	1 490
Lalbenque-Fontanes	8	TLJ	1 440	1 325
Malause	8	TLJ	1 440	1 325
Puybrun	8	TLJ	1 440	1 325
Loures-Barbazan	7	TLJ	1 260	1 159
Laval-de-Cère	7	TLJ	1 260	1 159
Vayrac	7	TLJ	1 260	1 159
Saléchan-Siradan	6	TLJ	1 080	994
Marignac-St-Béat	6	TLJ	1 080	994
St-Jean-de-Verges	6	TLJ	1 080	994
Lestelle-St-Martory	5	2 jours	500	460
Mérens-les-Vals	8	2 jours	800	736
St-Rome-de-Cernon	57	2 jours	5 700	5 244
Tournemire-Roquefort	9	2 jours	900	828
Réalville	4	2 jours	400	368
Gignac-Cressensac	6	2 jours	600	552
Pommevic	6	2 jours	600	552
Lavilledieu	6	2 jours	600	552
Dégagnac	16	2 jours	1 600	1 472
Ossun	-	Aucune	-	-
Tanus	4	2 jours	400	368
Floirac	4	2 jours	400	368
Laissac	5	2 jours	500	460
Labarthe-Inard	4	2 jours	400	368
Viazac	-	Aucune	-	-
Campagnac	6	2 jours	600	552
Montpaon	-	Aucune	-	-
Monteils	4	2 jours	400	368
Capvern	-	Aucune	-	-
Auzits-Aussibals	-	Aucune	-	-
Flaujac	-	Aucune	-	-
Naussac	-	Aucune	-	-
Nuces	-	Aucune	-	-
St-Pé-de-Bigorre	-	Aucune	-	-
Paraire	-	Aucune	-	-
St-Martin-de-Bouillac	-	Aucune	-	-
Sémalens	-	Aucune	-	-
Villeneuve-d'Aveyron	-	Aucune	-	-
Turenne	-	Aucune	-	-
Assat	-	Aucune	-	-
Montaut Bétharam	-	Aucune	-	-
TOTAL	385		57 780	53 158

ANNEXE 10

BILAN ECONOMIQUE PAR AXE

Axes TER	Nombre d'arrêts TER supprimés	Charges				Recettes		GAIN TOTAL	Part du gain (en %)
		Péages RFF	Entretien	Dépose des gares	TAD	Nvx voyageurs	TAD		
TOULOUSE - MONTREJEAU	4	- 57 960	- 7 968	2 000	10 809	21 437	6 127	- 80 684	13,7
TOULOUSE - BRIVE	5	- 61 180	- 1 534	2 500	17 229	27 106	6 366	- 76 458	12,9
TOULOUSE - AGEN	4	- 51 520	- 2 787	2 000	12 880	27 646	4 250	- 71 324	12,1
TOULOUSE - PAU	4	- 61 180	- 7 968	2 000	3 584	-	2 484	- 66 048	11,2
BRIVE - RODEZ	6	- 55 300	- 3 996	3 000	6 778	9 928	5 833	- 65 278	11,1
(NEUSSARGUES)- MILLAU - BEZIERS	4	- 46 200	- 2 664	2 000	6 173	-	6 624	- 47 315	8,0
TOULOUSE - CARCASSONNE	2	- 38 640	-	1 000	8 459	-	5 962	- 35 143	6,0
BRIVE - AURILLAC	4	- 37 800	- 2 664	2 000	13 262	-	5 630	- 30 832	5,2
TOULOUSE - LATOUR DE CAROL	1	- 21 000	- 1 992	500	3 704	-	736	- 19 524	3,3
FIGEAC - AURILLAC	2	- 21 000	- 1 332	1 000	5 305	-	1 490	- 17 518	3,0
TOULOUSE - LUCHON	3	- 16 800	- 5 976	1 500	7 563	13 080	3 146	- 29 940	5,1
TOULOUSE - RODEZ - SEVERAC L.C.	3	- 18 900	- 2 154	1 500	5 098	-	828	- 15 284	2,6
TOULOUSE - PAMIERIS	1	- 16 800	- 1 992	500	6 667	-	2 318	- 13 944	2,4
TOULOUSE - FIGEAC	3	- 10 500	- 1 998	1 500	1 235	-	368	- 10 131	1,7
TOULOUSE - FOIX	1	- 12 600	- 1 992	500	6 667	-	994	- 8 419	1,4
TOULOUSE - MAZAMET	1	- 2 100	- 997	500	-	-	-	- 2 597	0,4
TOTAL	48	- 529 480	- 48 014	24 000	115 411	99 198	53 158	- 590 439	

ANNEXE 11

EXEMPLE D'UNE FICHE DETAILLEE D'UN PAFF

NAUSSAC

PRESENTATION

Axe :
 Type gare :
 Desserte :
 Proximité centre ville :
 Proximité gare TER encadrante :
 Particularités techniques :

Type de ligne RFF :
 Type de voie :

COMMUNE

Nom :
 Type de la commune :
 Particularités :

Nom du maire :
 Mandats supplém. :

Population	Evolution	Tx de croissance annuel

Emplois	Evolution	Tx de croissance annuel

ZI :
 Zones d'habitation :
 Activités touristiques :
 Commerces (+ projets) :
 GMS :

Ecoles, collèges... :

TRANSPORTS

Services routiers
 > Lignes urbaines :
 > Lignes interurbaines :
 > Lignes régionales :
 > Lignes TER :

TAD :

TRAFIC

Montées JOB	Descentes JOB

Montées (annuel)	Descentes (annuel)

Nombre de dessertes TER : (Période de pointe/Période normale)
 Ratio voy/TER :
 Ratio voy max/TER :
 Ratio voy/heure :

CA :
 Recettes de trafic estimé : (source : FC12K)

DISTRIBUTION

TVM :
 APV :
 BLS :
 DBR :
 Vente à bord :

Ouverture guichets :
Lu
Ma
Me
Je
Ve
Sa
Di/JF

ANNEXE 12

TRAVAUX ANNEXES

En parallèle de mon étude, quelques réalisations de travaux annexes :

Participation à l'opération « J'aime le Train » du 09 au 13 mai 2005 : présentation de la SNCF et de ses métiers aux clients durant 5 jours de portes ouvertes de l'entreprise.

Participation à la réalisation et à l'administration d'un questionnaire sur l'éventuelle suppression de la 1^{ère} classe et des espaces fumeurs dans les TER Midi-Pyrénées.

Réalisation d'une enquête sur les navettes TER/trains de service entre Toulouse Matabiau et St Jory triage (questionnaire et analyse à la suite).

Questionnaire à l'attention des voyageurs

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

Nous vous souhaitons la bienvenue à bord de ce TER. Nous réalisons une enquête clientèle sur les déplacements. Merci de consacrer quelques instants à ce questionnaire anonyme et confidentiel. Vos réponses nous seront utiles afin de mieux répondre à vos besoins. Ce questionnaire pourra vous être proposé plusieurs jours de suite.

Q1 – A quelle gare êtes-vous monté(e) dans le train où vous vous trouvez actuellement ?

1 - Toulouse-Matabiau 2 - Route-de-Launaguet 3 - Lalande-Eglise 4 - Lacourtenourt 5 – Fenouillet 6 - Saint-Jory

Q2 – Par quel mode de transport êtes-vous arrivé(e) à cette gare ? (plusieurs réponses possibles)

1 – Train	5 – Métro	8 – A pied
2 – Voiture comme conducteur	6 – Moto	9 – Taxi
3 – Voiture comme passager	7 – Vélo	10 – Autre :
4 – Autobus		

Q3 – De quelle localité exacte êtes-vous parti(e) ?

Commune : Quartier : Code postal :

Q4 – A quelle gare descendrez-vous du train où vous vous trouvez actuellement ?

1 - Toulouse-Matabiau 2 - Route-de-Launaguet 3 - Lalande-Eglise 4 - Lacourtenourt 5 – Fenouillet 6 - Saint-Jory

Q5 – Quel mode de transport utiliserez-vous pour vous rendre à votre lieu de destination ? (plusieurs réponses)

1 – Train	5 – Métro	8 – A pied
2 – Voiture comme conducteur	6 – Moto	9 – Taxi
3 – Voiture comme passager	7 – Vélo	10 – Autre :
4 – Autobus		

Q6 – Dans quelle localité exacte vous rendez-vous ?

Commune : Quartier : Code postal :

Q7 – Quel est le motif principal de votre déplacement ?

1 – Domicile↔Lieu de travail	3 – Domicile↔Université
2 – Domicile↔Ecole, Collège, Lycée	4 – Tourisme, loisirs, achats, démarches

Q8 – Combien de fois vous arrive-t-il de faire LE MÊME TRAJET qu'aujourd'hui ?

1 – Tous les jours ou presque	4 – 1 à 3 fois par mois
2 – 2 à 3 fois par semaine	5 – Plus rarement qu'une fois par mois
3 – 1 fois par semaine	6 – C'est exceptionnel

Q9 – Quel type de tarif SNCF utilisez-vous pour ce train ?

1 – Plein tarif	7 – Découverte (2, séjour, enfant+, 12/25, senior)
2 – Abonnement de travail (MPA)	8 – Carte (enfant+, 12/25, senior)
3 – Midi-Pyrénées Emploi / Tarif social départemental	9 – Carte famille nombreuse
4 – Midi-Pyrénées Loisirs	10 – Militaire
5 – Abonnement scolaire (ASR, AIS)	11 – Carnet TER « 10 trajets »
6 – Abonnement étudiant (AIE, MPE, AEEA)	12 – Personnel SNCF
13 – Autre, précisez :	

La SNCF vous remercie pour votre disponibilité consacrée à ce questionnaire et vous souhaite un bon voyage.

**BILAN - TRAINS TER
TOULOUSE-MATABIAU <-> FENOUILLET ST ALBAN <-> (ST JORY)**

Depuis juin 2005, l'activité du triage de St Jory est en réduction notable. De ce fait, il a été décidé de ne plus assurer toutes les navettes de service entre Toulouse-Matabiau et St Jory. Certaines navettes assurent une mission « TER » de Toulouse à Fenouillet St Alban puis une mission « train de service » entre Fenouillet St Alban et St Jory. Les relations TER sont maintenues sur leur parcours, mais la partie « train de service » ne sera plus assurée.

Actuellement, des clients semblent emprunter les trains avec mission « TER » et « train de service » sur leur parcours réservé aux agents SNCF. Afin d'identifier cette clientèle et de leur rappeler l'impossibilité d'emprunter les trains de service et de les informer de la suppression de ces trains, une enquête a été menée sur les trains TER de l'axe Toulouse-Matabiau <-> Fenouillet St Alban <-> (St Jory).

Intimement

L'enquête

L'enquête a été menée durant la semaine 25 sur les trains TER suivants :

871881 :

Parcours	Horaire	Mission
St Jory	12:44	-
Fenouillet St Alban	12:51	Service
Toulouse-Matabiau	13:03	TER

871885 :

Parcours	Horaire	Mission
St Jory	16:44	-
Fenouillet St Alban	16:51	Service
Toulouse-Matabiau	17:05	TER

871887 :

Parcours	Horaire	Mission
St Jory	17:21	-
Fenouillet St Alban	17:28	Service
Toulouse-Matabiau	17:43	TER

871884 :

Parcours	Horaire	Mission
Toulouse-Matabiau	07:50	TER
Fenouillet St Alban	08:02	Service
St Jory	08:10	-

Deux trains TER n'ont pas été enquêtés :

- 871882 : Toulouse-Matabiau (07:30) > St Jory (07:50) ;
- 871883 : St Jory (15:52) > Toulouse-Matabiau (16:12).

Comptages

Sur les 4 trains enquêtés, un comptage a été réalisé afin de connaître la fréquentation.

TER 871881	Montées	Descentes
St Jory	0	0
Fenouillet St Alban	0	0
Lacourtenourt	0	0
Lalande Eglise	-	-
Route de Launaguet	1	0
Toulouse Matabiau	0	1
	1	1

TER 871884	Montées	Descentes
Toulouse Matabiau	25	0
Route de Launaguet	0	18
Lalande Eglise	0	0
Lacourtenourt	0	4
Fenouillet	0	0
St Jory	0	3
	25	25

TER 871885	Montées	Descentes
St Jory	2	0
Fenouillet St Alban	0	0
Lacourtenourt	3	0
Lalande Eglise	0	0
Route de Launaguet	1	0
Toulouse Matabiau	0	6
	6	6

TER 871887	Montées	Descentes
St Jory	1	0
Fenouillet St Alban	0	0
Lacourtenourt	1	0
Lalande Eglise	1	0
Route de Launaguet	1	0
Toulouse Matabiau	0	4
	4	4

Commentaires

Suite à l'enquête, 26 questionnaires ont été recueillis. Seulement 9 personnes sont des voyageurs « non agents SNCF », soit 34%. Ces derniers sont tous des abonnés de travail exception faite d'une personne voyageant avec un titre abonnement scolaire.

Ces trains sont donc à forte majorité des trains utilisées par du personnel SNCF. Ces derniers se rendent à deux arrêts dans le sens Toulouse - St Jory :

- Route de Launaguet (Ecole de formation SNCF) ;
- St Jory (trriage fret).

Dans le sens contraire, les agents empruntent le train aux mêmes arrêts que l'aller pour revenir sur Toulouse.

Quant aux voyageurs « non SNCF », 8 sur les 9 interrogés utilisent le TER sur la relation Lacourtenourt <-> Toulouse-Matabiau et Route de Launaguet <-> Toulouse-Matabiau. La dernière personne utilise quotidiennement le TER sur le trajet Fenouillet <-> Toulouse-Matabiau pour son travail.

Les personnes interrogées sont, exception de quelque unes, des voyageurs quotidiens notamment pour les agents SNCF utilisant la navette pour se rendre au centre de formation de Launaguet ou au triage.

Les déplacements sont réalisés dans le cadre d'un motif domicile - travail, qu'il s'agisse d'agents SNCF ou pas.

Dans tous les cas, aucun voyageur « non personnel SNCF » n'a emprunté un TER devenu « train de service » entre Fenouillet St Alban et St Jory. Une des hypothèses formulées par la présence de clients non SNCF sur les trains de service provient semble erronée.

Information :

Au départ de Toulouse-Matabiau, les panneaux d'information indiquent la destination de St Jory (avec mention « triage » indiqué en tout petit). Seulement, les gens ne prêtent pas attention au message précédant la destination qui indique que « ce train ne prend pas de voyageurs ».

Les clients ne lisant pas non plus le terme « triage » placé après St Jory pensent parvenir à la gare voyageurs de St Jory.

ANNEXE 13

LA REGIONALISATION DES TER

L'étude qui m'a été confiée rentre dans le cadre de la future négociation de la Convention avec la Région Midi-Pyrénées qui entrera en vigueur en 2008.

La Convention est l'élément qui contractualise les droits et les devoirs de deux parties : La Région Autorité Organisatrice et l'opérateur exploitant (la SNCF). Elle concrétise la réforme dite « Régionalisation » des transports ferroviaires régionaux. Cette réforme a connu ses prémices en 1974 avec les Schémas Régionaux de Transports puis s'est prolongée avec la LOTI en 1982 et la LOADT en 1995. Cette dernière loi a initié l'expérimentation des sept Régions. Enfin, la loi SRU de 2000 a généralisé à l'ensemble des autres Régions le principe de la régionalisation.

Afin de mieux connaître le cadre des Conventions signées entre la SNCF et les Régions, il semble pertinent de réaliser une présentation de la régionalisation sous différents aspects : historique, expérimentation, moyens engagés par les Régions et la SNCF, les résultats et les perspectives d'avenir.

1. Contexte - Historique

Les services régionaux de voyageurs (SRV) qui contribuent à l'aménagement du territoire et au droit des transports relèvent d'une mission de service public. Le principe de la régionalisation date du lancement des Schémas Régionaux de Transport (SRT) en 1974. La Région Nord-Pas-de-Calais est la première région à expérimenter une première Convention avec la SNCF dans ce cadre, en 1978.

La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982 pose le principe du droit au transport pour tous, c'est-à-dire « de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité ». Elle donne également le cadre de l'organisation du service public des transports, et notamment du rôle des collectivités territoriales dans l'organisation des transports publics : la LOTI est en quelque sorte le volet transport de la réforme décentralisatrice des Lois Defferre. De ce cadre décentralisateur, la LOTI a permis de conclure des « Conventions à la marge » entre les Régions et la SNCF afin d'améliorer les services ferroviaires régionaux existants. Dans la majorité des cas, les Régions ont limité leur rôle à la responsabilité décisionnelle et financière des modifications, à la marge, des services définis en référence. Ces Conventions se sont rapidement développées et ont conduit au lancement du label TER (Transport Express Régional) en 1987.

Dans le même temps, on assiste à une réurbanisation des populations et les zones urbaines et périurbaines sont devenues de plus en plus denses. La SNCF avait lancé en 1981 le TGV Sud-Est et s'apprêtait à mettre en service le TGV Atlantique (1989). Devant, le succès du TGV, l'entreprise a misé prioritairement sur son activité Grandes Lignes au détriment du transport local (ex : absence de comptabilité analytique régionale). En effet, en France, le transport régional suscite peu d'intérêt. Cela est paradoxal puisque 93 % de tous les déplacements de personnes ont lieu à l'intérieur d'une seule région. De plus, le transport régional représente 60 % des voyageurs en 1991. Enfin, le chiffre d'affaires s'élève à 7 milliards de FF1991 en 1991, soit un tiers des recettes Grandes Lignes.

Bien que l'opinion publique soit de plus en plus sensible à l'environnement, ce contexte défavorable a entraîné une stagnation, voire un déclin du trafic TER, d'autant plus que les ménages se sont équipés d'une ou deux voitures particulières. Une nouvelle politique des transports ferroviaires régionaux est donc devenue indispensable.

Dans ce but, le Sénateur Hubert Haenel est l'auteur d'une étude en avril 1994 sur l'établissement de relations nouvelles entre la Région et la SNCF et le développement du TER. La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT), est votée en février 1995, suite au rapport du Sénateur et pose les principes d'un transfert aux Régions des tâches relatives à l'organisation et au financement des transports collectifs d'intérêt régional. Elle donne aux schémas régionaux de transport un instrument de politique d'aménagement du territoire et de développement régional. Or

début 1996, seules quatre Régions disposaient de schémas récents²⁸. Aussi, il est mis en évidence une insuffisance dans les investissements pour le transport régional et les infrastructures ferroviaires régionales au profit des liaisons TGV. Il est donc décidé de tenter une régionalisation du transport ferroviaire régional.

2. L'expérimentation

a. 7 Régions expérimentatrices

En 1996, la loi Pons-Idrac est votée et permet à 6 Régions l'expérimentation des transports ferroviaires régionaux pour une durée initiale de 3 ans : Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. Une septième Région, Limousin, s'est jointe à cette phase d'expérimentation au 1^{er} janvier 1999.

Les compétences d'Autorités Organisatrices (AO), jusqu'à présent détenues par l'Etat sont transférées aux Régions. Ces dernières pourront dorénavant définir le service public en transport ferroviaire de leur territoire géographique. En contre partie, chaque nouvelle AO doit financer le transport ferroviaire régional sur son périmètre. A ce titre, l'Etat verse une subvention destinée à compenser les charges financières transférées.

Les Régions ont trois exigences principales face à la régionalisation :

- la transparence des comptes des transports régionaux de la SNCF ;
- l'engagement de l'Etat au sujet des infrastructures ferroviaires ;
- le transfert de la dotation annuelle de l'Etat à la SNCF au titre des services régionaux.

Aussi, la loi du 13 février 1997 qui prévoit la séparation Exploitation – Infrastructure (SNCF – RFF) complète la LOADT clarifiée, les responsabilités de chacun et permet de lancer l'expérimentation.

Cette réforme définit un partenariat entre la Région et la SNCF : cette dernière est associée pour les études relatives aux plans de développement du service ferroviaire. La SNCF se place donc en situation d' « exploitant-conseil ». Elle est, en outre, en charge de l'exploitation et de la commercialisation du service.

La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable du Territoire (LOADT) de juin 1999 prolonge l'expérimentation jusqu'au 31 décembre 2001 au plus tard. L'objectif est de préparer au mieux la loi SRU.

b. De bons résultats

Après plusieurs années de stagnation, l'expérimentation donne des résultats très positifs puisqu'à partir de 1994, le trafic croît de façon continue. Les Régions non expérimentatrices voient leur trafic avec deux années de retard sur les autres. En effet, la nouvelle politique de transports sur les Régions expérimentatrices a entraîné une dynamique dans les autres Régions.

Si le trafic croît, c'est en raison d'une amélioration significative de l'offre TER. Les Régions s'engagent dans une politique de développement (cf. tableaux 18 et 19) de l'offre et de modernisation de matériel (Autorails à Grande Capacité, ZTER, voitures Corail renouvelées, etc...). L'augmentation de l'offre chez les Régions expérimentatrices est plus importante que pour les autres Régions (cf. tableaux 18 et 19) a entraîné une hausse de trafic plus importante.

²⁸ Selon La Vie Du Rail, 1996

De son côté, la SNCF a mis au profit des AO son savoir-faire en matière de transport ferroviaire. Au final, les clients prennent d'avantage le train au détriment de la voiture lorsque l'offre ferroviaire devient compétitive.

Tableau 18 - Variations de l'offre et du trafic entre 1996 et 1999

Régions	Variations du trafic en %	Variations de l'offre en %
Alsace	+15,6	+14,1
Centre	+32,1	+20,2
Limousin	+4,0	+0,4
Nord-Pas-de-Calais	+0,5	+7,6
Pays de la Loire	+19,5	+11,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	+4,2	+8,4
Rhône-Alpes	+21,4	+15,3

Source : Atlas des réalisations du Projet Industriel, SNCF

Tableau 19 - Bilan de l'expérimentation

TER (Rail + Route)	Offre TER (millions de trains-km ou de cars-km)			Trafic TER (milliards de VK)			Recettes TER (milliards de F2000 HT) (y compris compensations pour tarifs sociaux)		
	1996	2000	%	1996	2000	%	1996	2000	%
7 Régions expérimentales	66,6	77,7	+16,6	3,8	4,6	+21,6	2,0	2,5	+20,7
13 autres Régions	80,2	87,4	+8,9	3,5	4,0	+13,4	1,9	2,1	+13,0
TOTAL 20 Régions	146,8	165,0	+12,4	7,3	8,5	+17,6	3,9	4,6	+17,0

Source : SNCF

c. Les limites

Même si l'expérimentation a porté ses fruits, il y a eu un manque d'engagement financier de l'Etat.

De plus, deux éléments marquent les limites de la régionalisation :

- **le maintien du monopole de la SNCF défini dans la LOTI.** LA SNCF doit donner des informations plus précises sur ses dépenses et ses recettes. Aussi, si le coût d'une relation proposée par l'opérateur exclusif SNCF ne rentre pas dans le budget prévu par l'AO, cette relation ne pourra pas être mise en place ou risque d'être transférée du monde ferroviaire au monde routier ;
- **la limite des compétences des Régions à l'organisation du seul transport ferroviaire.** En effet, la séparation instituée par la LOTI entre la responsabilité du transport urbain (Villes et Agglomérations), du transport interurbain (Départements) et du transport ferroviaire (Régions) induit une gestion « compartimentée » des transports collectifs. Or, il est nécessaire d'avoir une logique globale de services et une intégration entre les différents réseaux de transport. Par exemple, les transports urbains, interurbains et ferroviaires peuvent répondre à une même relation départementale.

d. Le développement de la régionalisation aux autres Régions

Les résultats obtenus au cours de la période d'expérimentation ont favorisé le transfert des compétences d'AO de l'Etat aux Régions n'ayant pas participé à l'expérimentation.

Le 13 décembre 2000, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) est adoptée par le Parlement. Elle vise à la cohérence entre urbanisme et déplacements. Elle comprend trois types de dispositions :

- les modifications de la LOTI ;

- les modifications du code général des collectivités territoriales : sont concernées la plupart des mesures financières ;
- les dispositions ne figurant que dans la loi SRU.

La date de transfert de compétence de SRV (Services Régionaux de Voyageurs) est fixée au 1^{er} janvier 2002 pour toutes les Régions. Ces compétences comprennent :

- les services ferroviaires régionaux de voyageurs ;
- les services routiers de substitution ;
- les services régionaux mis en œuvre par la SNCF.

La loi aborde différents domaines au sujet des SRV :

- la Région décide du contenu du service public des SRV : dessertes, tarification (en cohérence avec le système tarifaire national), qualité de service, informations clientèle... ;
- en matière tarifaire, aucune règle n'est édictée si ce n'est le principe d'une réduction de 50 % pour les personnes à ressources inférieures à un plafond dans les aires des compétences des AO urbaines. Cela prend tout son sens dès lors que les TER desservent les agglomérations dans le cadre de coopérations tarifaires ;
- la compensation des charges des services transférés de l'Etat aux Régions constituée du montant de la contribution pour l'exploitation des services transférés, du montant de la dotation nécessaire au renouvellement de matériel roulant et du montant de la dotation destinée à la compensation des tarifs sociaux mis en œuvre par l'Etat.
- l'Etat contribue à l'effort de modernisation des gares à vocation régionale ;
- la création possible de comités de lignes, la consultation des départements et des communes concernées pour toute création ou suppression de desserte par TER...

Cependant, la loi SRU ne stipule pas certaines règles :

- le Ministre des Transports reste en charge de régler les conflits d'attribution des sillons ferroviaires au détriment d'une concertation régionale ;
- aucune règle sur les questions relatives à l'infrastructure ferroviaire et au rôle de RFF (règles d'arbitrage des différents trafics, modalités de financement des nouvelles infrastructures...).

Alors que la loi SRU est adoptée et va prendre application, a lieu le débat à Bruxelles autour du projet de « Règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine du transport de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable ». La proposition date de juillet 2000 et est adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture en novembre 2001. La Commission Européenne a formulé une nouvelle proposition en février 2002, en y ajoutant des amendements du Parlement Européen. Ce projet est un règlement et sera donc appliqué à tous les Etats membres dès son entrée en vigueur.

Si ce règlement est adopté, il remettrait en cause la loi SRU car il obligerait les AO (les Régions), de recourir à des appels d'offre pour attribuer des contrats de service public de transport ferroviaire. Il s'agit du principe de la « concurrence régulée » où plusieurs opérateurs concourent pour obtenir l'exploitation d'un territoire pour une durée délimitée. Même si la SNCF et le Gouvernement Français s'opposent à ce Règlement, ce n'est pas de l'avis du Parlement Européen et de la Commission Européenne.

Dernier événement en date : la publication par la Commission Européenne d'un nouveau projet de règlement sur le service public dans les transports terrestres. Il modifie le règlement précédent puisque pour le transport ferroviaire, la possibilité de mise en concurrence est laissée à la décision des AO (Régions) qui pourront ou non lancer des appels d'offre. Ainsi, la Région choisira entre attribuer directement les contrats des lignes TER à la SNCF ou bien lancer des appels d'offre.

3. Les enjeux du TER

Le transfert aux Régions de la gestion des transports ferroviaires régionaux dont l'organisation était jusqu'à présent centralisée, est un tournant du processus de décentralisation en France. En effet, ce transfert intervient lors du débat sur la poursuite du processus de décentralisation permettant de donner plus d'initiatives aux acteurs de proximité.

LE TER est porteur d'enjeux importants : ce sont environ 5 700 trains par jour²⁹, 2 500 points d'arrêts, 363 lignes routières TER, 550 000 voyageurs par jour qui empruntent le TER... Enfin, le TER est le travail d'environ 20 000 salariés de la SNCF.

Le TER peut contribuer à favoriser des modes de vie et d'habitat. Les autorités organisatrices freinent l'usage de la voiture au profit du TER. Les effets externes négatifs sont diminués : accidents, pollution urbaine, accélération de l'effet de serre, congestion... Ainsi, plusieurs Régions incluent le TER dans une perspective à long terme d'aménagement du territoire et du développement économique car elles considèrent que les flux de mobilité quotidienne et l'activité économique sont liés.

Un atout déterminant pour les Régions est de réussir à organiser sur leur territoire le lien entre qualité de vie offerte, attractivité économique et humaine et développement. Les Régions doivent donc réussir à créer des services répondant aux besoins des habitants et à se connecter avec les grands réseaux de services et d'échanges européens et mondiaux (ex : création de lignes transfrontalières avec les réseaux ferroviaires étrangers).

4. « Un partenariat entre les Régions et la SNCF »

Comme nous l'avons vu en, depuis le 1^{er} janvier 2002, la régionalisation a été généralisée à toutes les Régions.

La régionalisation, c'est un nouveau partage des responsabilités entre chaque Région et la SNCF. Ces responsabilités et le rôle des deux parties font l'objet d'un contrat formalisé dans une Convention régionale :

- la Région définit l'offre de service TER ;
- la SNCF réalise l'offre.

a. Le rôle de la Région

Dorénavant, chaque Région est compétente pour l'organisation, sur son territoire, du transport ferroviaire régional de voyageurs.

Pour promouvoir et développer le TER, les Régions participent à plusieurs grands chantiers :

- la modernisation et l'extension du réseau ferroviaire ;
- l'augmentation des dessertes ;
- l'aménagement et la rénovation des gares dans un cadre d'amélioration d'accessibilité par les piétons, les deux roues et les voitures mais aussi dans un cadre de favoriser l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains ;
- le renouvellement et la modernisation du matériel (ZTER, AGC, voitures Corail renouvelées, TER 2N NG...).

b. Le rôle de la SNCF

La SNCF est devenue un opérateur ferroviaire. Elle réalise l'offre commanditée par les Régions.

²⁹ Données en 2002 - Source : SNCF

En contrepartie d'un apport financier de la part de la Région, la SNCF doit bien tenir son rôle.

L'entreprise doit offrir un service de qualité :

- la ponctualité (mesure du retard par rapport à un niveau défini dans la Convention) ;
- les services en gare et dans les trains (accessibilité, propreté, accueil, information...) ;
- la continuité du service (garantie d'un taux de service assuré).

Un système de bonus/malus sur ces aspects peut être mis en place selon les Conventions signées. Ainsi, des objectifs sont fixés contractuellement et la SNCF s'y engage. Si l'entreprise les dépasse, des bonus financiers lui sont versés. Dans le cas contraire, la SNCF peut devoir des pénalités financières.

La SNCF doit présenter des comptes financiers « transparents ». Les dépenses et recettes affectées à l'activité TER doivent être clairement établies.

La SNCF en tant que partenaire de la Région est force de proposition sur l'offre auprès de l'Autorité Organisatrice de par son savoir-faire.

5. Les moyens engagés par les deux partenaires

Chacune des parties a son rôle à jouer, rôles définis dans la Convention. Afin que chacun puisse remplir sa mission, l'Autorité Organisatrice et la SNCF engagent des moyens propres.

a. La société exploitante : la SNCF

Avec les Conventions, la SNCF s'engage sur des résultats à atteindre. Pour y parvenir, l'entreprise doit être productive. La régionalisation implique un pilotage de l'entreprise fondé sur la proximité et la décentralisation. De ce fait, c'est au niveau régional que la SNCF doit directement intervenir auprès des Régions. Ainsi, chaque directeur SNCF Régional est responsable de l'activité TER de sa région. Ensuite, il nomme un directeur à qui il délègue sa fonction de « directeur TER ».

Chaque Direction Régionale SNCF possède une Direction d'Activité TER. Cette dernière a plusieurs fonctions :

- la responsabilité des relations institutionnelles avec le Conseil Régional et la garantie auprès de lui, de la bonne exécution de la Convention ;
- toutes les activités de maîtrise d'ouvrage du TER : production du service, maîtrise des coûts, qualité de service... ;
- le marketing, la conception de l'offre, la gestion du parc, le management de la qualité, le contrôle de gestion, etc...

La coordination au niveau national est assurée par la Direction du Transport Public (DTP) qui a pour mission de définir les politiques d'ensemble et de mettre en réseau les initiatives prises en Régions pour développer le TER. La DTP est une Direction récemment créée dans un contexte où la SNCF se situe entre les clients pour lesquels l'accès au transport est un droit et les responsables politiques qui doivent rendre compte des décisions prises pour le service public à ses électeurs contribuables. Aussi, le choix d'un mode de transport ne dépend pas toujours de sa performance mais de l'efficacité d'une chaîne de transport (échanges intermodaux). La SNCF devra montrer via la DTP sa capacité à entrer dans cette nouvelle logique et à professionnaliser la prise en charge des services complémentaires au transport afin de pouvoir être reconnue comme un opérateur de transport complet. Dans cette optique, la DTP regroupe :

- la branche transport public : constituée de l'ensemble des activités dont la production est régie par un contrat de service avec une Autorité Organisatrice (Transilien, les 20 activités TER, les Chemins de Fer de Corses et l'activité des trains interrégionaux (TIR)) ;

- les filiales du groupe EFFIA (activités complémentaires aux missions de la SNCF dans le transport de voyageurs) ;
- le groupe Kéolis.

La branche TP (Transport Public) est dotée de services communs permettant d'assurer la fonction « support » pour leur compte :

- Direction administrative et financière : assistance juridique, stratégie des investissements, ressources humaines, achats, logistique... ;
- Direction des systèmes d'information ;
- Direction technique : soutien et expertise aux activités (élaboration des contrats cadres, problématiques techniques complexes, aide à l'animation des démarches qualité...) ;
- Direction du développement : accompagne et entraîne les activités dans leurs projets de développement (valorisation et animation d'expertises dans les services communs, dans les filiales, dans les activités...).

La production du service TER est confiée aux établissements (Traction, ECT³⁰, Exploitation...). Ils appliquent les politiques initiées par la Direction TER (en accord avec la Région). Les établissements sont, en effet, les plus proches des clients. Au sein de chaque établissement, la SNCF a mis en place des managers de ligne. Il s'agit d'une nouvelle approche de management par axe. Cela consiste à déléguer à un manager la gestion commerciale et l'exploitation d'un ou plusieurs axes ferrés. Cette logique de travailler par axe est en quelque sorte une approche stratégique de la SNCF vis-à-vis de la concurrence où cette dernière s'effectuera par la délégation par axe (cf. page 120 sur la concurrence régulée).

Une des fonctions également mise en place avec la régionalisation est celle du gestionnaire unique de parc (GU). Délégué par la Direction TER, le GU travaille au CRO³¹ (Centre Régional des Opérations) où il assure le pilotage opérationnel afin de garantir la réalisation du TER conformément au plan de transport. Pour cela, il vérifie que toutes les ressources sont disponibles : conducteur, contrôleur (ASCT), matériel et sillon. Par ailleurs, il est en charge du parc matériel TER (locomotives, rames, voitures...) et en assure le suivi notamment avec la maintenance.

b. L'AO : la Région

Pour la gestion du TER, les Régions reçoivent des dotations financières de l'Etat destinées à compenser les charges qui lui sont transférées. Ces dotations ont été calculées à partir des sommes qui étaient préalablement versées à la SNCF. Elles sont constituées de trois éléments :

- une contribution à l'exploitation des services ;
- une contribution pour le renouvellement et la modernisation du matériel ;
- une compensation des tarifs sociaux créés par l'Etat pour l'emprunt des TER.

Par ailleurs, l'Etat contribue à un programme d'investissement d'une durée de 5 ans pour la modernisation des gares. Chaque Région peut compléter ces dotations par des ressources supplémentaires prises sur son propre budget. D'ailleurs, c'est le cas pour de nombreuses Régions. Par an, l'apport de l'ensemble des Régions représente environ 162 millions d'€2002, soit 13 % de la contribution transférée par l'Etat. Cela manifeste la volonté des Régions à développer les transports régionaux.

Au total, chaque Région consacre des sommes pouvant atteindre 15 à 20 % de son budget total (les contributions de l'Etat et les fonds propres débloqués).

³⁰ Les Etablissements Traction et ECT (Etablissements commerciaux trains) sont respectivement les Etablissements regroupant les conducteurs et les contrôleurs.

³¹ Le CRO est « l'organe régional » qui est en charge de toute la régulation ferroviaire au sein d'une région.

6. Les Conventions et contrats

Pour chaque Région, une Convention a été signée avec la SNCF. Elle fixe les droits et les devoirs des deux parties sur de nombreux points : les dessertes, le matériel, la tarification, les aspects financiers... (cf. page 30 sur la Convention Midi-Pyrénées).

Outre la Convention, d'autres contrats ou plans sont signés afin de développer le transport ferroviaire régional :

- les contrats de plan Etat-Région fixent les programmes d'investissement financés par les Régions et subventionnés par l'Etat pour développer les infrastructures ;
- les plans pluriannuels d'acquisition et de modernisation du matériel ferroviaire, adoptés par les Régions, planifient les achats de matériel TER neuf et les rénovations de matériel existant ;
- les Conventions de financement pour l'acquisition et de rénovation de matériel TER ;
- les plans régionaux multimodaux de transport définissent les politiques de développement de transport multimodal (pôles d'échanges...) ;
- les Conventions tarifaires.

7. Les aspects financiers

a. La SNCF

Les Conventions TER signées avec les Régions présentent un enjeu non négligeable pour la SNCF. En effet, elles présentent un mécanisme responsabilisant l'entreprise. Cette dernière prend des engagements sur un volume d'offre, sur les charges correspondantes, sur les produits attendus et sur la qualité du service.

i. Les charges

La SNCF a deux types de charges TER :

- les **charges d'exploitation forfaitisées C1** sur lesquelles l'entreprise s'engage et assume un risque industriel ;
- les **charges C2** dont la SNCF n'a pas la maîtrise (ex : péages RFF, charges de capital liées au matériel roulant) refacturées à la Région.

Les charges TER de la SNCF sont équilibrées avec le versement de contributions financières de la part de la Région. La compensation n'est pas calculée en fonction d'un coût par voyageur mais de manière à ce que la somme des recettes commerciales et la contribution couvrent les charges. Au final, le compte (prévisionnel) de la SNCF se retrouve équilibré.

Au sein des catégories C1, les charges sont réparties de la manière suivante :

Tableau 20 - Répartition des charges d'exploitation du TER

Postes de charge	Part (en %)
Conduite	18
Distribution	17
Maintenance	16
Accompagnement	12
Péage	11
Frais de gestion	8
Charges de capital et impôts	7
Energie	5
TER Routier	3
Frais de structure	3

Source : DTP (site intranet consulté le 24 juin 2005 : www.dtp.sncf.fr), SNCF

La conduite, la distribution et la maintenance représentent 51 % des charges d'exploitation ; soit la moitié du forfait C1.

Afin de maintenir ses charges voire de les réduire, la SNCF doit optimiser sa productivité. Pour cela, l'entreprise peut agir sur plusieurs moyens comme par exemple :

- *la localisation des établissements* (matériel, traction, entretien, maintenance...) par rapport à l'activité « Transports ». Si un automoteur est envoyé à l'établissement maintenance, éloigné de son dépôt d'attache, cela représente des coûts non négligeables : conducteur, occupation d'un sillon ferroviaire, temps d'indisponibilité du matériel allongé, etc... ;
- *l'utilisation du matériel* : en fonction de comptages opérées sur les TER, il convient d'affecter au plus juste un matériel en adéquation du nombre de voyageurs à transporter tout en utilisant au maximum le parc disponible ;
- *les mouvements sociaux* : cela représente des manques à gagner importants pour l'entreprise dans le fait où la majorité des recettes journalières ne sont pas générées et la SNCF doit verser des pénalités à la Région pour non réalisation de l'offre. La SNCF doit donc développer la négociation sociale pour éviter les conflits.

Dans le cadre de la Convention, il est régi qu'en cas de changements significatifs d'offre, la Région verse à la SNCF des contributions financières supplémentaires. Les coûts peuvent être modifiés par certains facteurs comme par exemple :

- *le nombre d'arrêts dans les gares* : plus les trains s'arrêtent, plus les coûts d'exploitation et des gares sont importants. La vitesse commerciale en est aussi affectée ;
- *la répartition des dessertes en heures pleines ou en heures creuses*. Comme nous le verrons, RFF applique des péages à la circulation et à l'arrêt en gare et varient en fonction des horaires des trains. Une offre plus développée en heures de pointe sera plus chère qu'une offre en période creuse ;
- *l'âge et la lourdeur du matériel roulant utilisé* : en fonction du type de matériel et/ou de son âge, les coûts peuvent engendrer des augmentations des coûts d'exploitation (consommation d'énergie, accompagnement de train...), d'entretien et de maintenance.

Il y a enfin deux éléments qui sont indépendants de la SNCF et de la Région car ils dépendent de RFF :

- *la qualité de la voie* (relief, sinuosité, vitesse...) : elle détermine la vitesse de la ligne et des trains et affecte les coûts car une vitesse augmentée favorise un meilleur rendement du matériel et des agents ;
- *l'électrification* : utiliser du matériel thermique a des coûts d'exploitation plus élevés que l'utilisation de matériel électrique ; d'où favoriser l'électrification des lignes.

ii. Les recettes et le résultat financier

En s'engageant sur un niveau de recettes (en accord avec l'AO), la SNCF « bénéficie » un système d'intéressement. Ainsi, si les recettes effectives sont supérieures à son engagement, la SNCF perçoit tout ou partie de ce surplus (en principe, il y a un partage du risque avec la Région). A contrario, si les recettes réalisées sont inférieures aux prévisions, le manque à gagner et tout ou partie à la charge de l'entreprise.

Ce principe a été mis en place également pour des engagements concernant la qualité : versement de bonus si les objectifs sont dépassés ou paiements de pénalités si les objectifs ne sont pas atteints.

Si la SNCF parvient à dégager plus de recettes accompagnées d'une maîtrise des charges d'exploitation³², elle peut bénéficier d'un excédent. A contrario, si les recettes sont moins bonnes que les prévisions et/ou les charges augmentent, aucun ajustement financier de la part de la Région n'est prévu. Il y a tout de même une exception : modifications de l'offre ou de la tarification régionale. En règle générale, le niveau des recettes TER n'est que le tiers environ de celui des charges. Ce ratio est comparable à celui du transport urbain.

Au-delà des recettes issues des clients, la SNCF perçoit de la Région :

- des compensations tarifaires pour l'application des produits TER ;
- la contribution financière qui comprend une rémunération pour risque industriel.

Au final, chaque activité TER peut être équilibrée, enregistrer un bénéfice ou une perte.

Le résultat financier réalisé peut être éloigné du résultat prévisionnel, pas seulement par une hausse des charges mais également par d'autres facteurs :

- si les services définis dans la Convention ne sont pas assurés (trains ou cars TER supprimés), des pénalités financières sont appliquées ;
- un engagement est porté sur la maîtrise des charges C1 : la SNCF assume un risque industriel sur les charges dont elle a une entière responsabilité (ex : charges de personnel, achats, sous-traitance) ;
- le mécanisme de partage des recettes : la SNCF s'engage sur des recettes. Si les recettes réelles s'écartent des objectifs, l'écart est partagé entre l'entreprise et la Région. Mais les règles de partage diffèrent selon les Conventions et dépendent de l'écart constaté ;
- l'engagement sur des critères de qualité assorti d'un système de bonus/malus : cela concerne la ponctualité, la propreté des gares et des trains, l'information, etc...

Toutes ces règles financières entre la SNCF et la Région aboutissent à responsabiliser l'entreprise de ses performances (efficacités technique et économique).

b. Les Régions

Quant aux Régions, elles ont reçu une contribution totale d'environ 1 506 millions d'€2002 (soit environ 9 881 millions de francs) en 2002, prévue par la loi de finances 2002. Cette contribution est décomposée de la façon suivante :

³² Une bonne maîtrise des charges, c'est avoir des coûts moins élevés que ceux prévus et versés par la Région via le forfait C1.

**Tableau 21 - Répartition de la contribution de l'Etat aux Régions
pour le TER en 2002**

Postes	Montants en euros 2002
Contribution pour l'exploitation	1 046
Compensation des tarifs sociaux	180
Dotation pour le matériel roulant	206
Compensation pour la hausse des péages	64
Compensation des nouvelles dessertes en Rhône-Alpes et PACA liées au TGV Méditerranée	10
TOTAL	1 506

Source : CSSPF, Rapport d'évaluation de la réforme du secteur ferroviaire, 2002

Les Régions négocient avec l'Etat chaque année pour réévaluer la contribution de l'année suivante. Sont notamment discutés :

- la valeur moyenne nationale du « véhicule ferroviaire » qui sert de base à la dotation nécessaire au renouvellement du parc ;
- l'impact de la taxe professionnelle sur la valeur d'achat des matériels qui croit beaucoup lors d'un remplacement d'un ancien matériel par un nouveau ;
- le montant des investissements de la SNCF en matériel roulant du moins pour permettre de financer les amortissements.

8. Etat actuel du TER après la mise en place de la réforme

Depuis 2002, toutes les Régions sont devenues AO et quelques faits caractérisent l'état du TER après la mise en place de la régionalisation. Ce diagnostic a été établi par le Conseil économique et social.

i. Pour générer de nouveaux usagers, les évolutions d'offre doivent être ciblées sur les pratiques nouvelles de mobilité

Dès 1997, les Régions expérimentatrices ont développé leur offre et le trafic a suivi (cf. tableau 18). Plus globalement, de 1997 à 2002, l'offre ferroviaire TER a progressé de 24,6 % et l'offre TER routière de 12 %. Quant au trafic, il a progressé de 21,4 %.

Tableau 22 - Evolution du TER entre 1997 et 2002

(En %)	Toutes Régions	Régions expérimentales	Régions non expérimentales
Offre ferroviaire	24,6	32,8	16,8
Offre routière	12	-	-
Trafic	21,4	25,1	17,2

Source : Mission et contrôle économique et financier de la SNCF, DTP

Ces hausses ont été confirmées en 2003. Cependant, ces propos sont à nuancer : les Régions à dominante rurale (ex : Limousin) ont plus de difficultés que d'autres Régions (ex : Poitou-Charentes) à rendre le transport ferroviaire attractif. La création d'offre ferroviaire ne provoque pas systématiquement une croissance de trafic. Le contexte économique et social peut être différent suivant les Régions. Pour être efficace, un renfort de l'offre doit être complété par l'intermodalité des réseaux routiers par exemple.

ii. Le développement de l'intermodalité et les innovations dans les services offerts sont nécessaires pour valoriser l'offre ferroviaire

L'efficacité de l'offre ferroviaire ne sera que meilleure en l'incorporant avec d'autres réseaux de transport par bus (lignes urbaines et interurbaines par exemple). Le TER ne peut pas être appréhendé seul. Deux types d'intermodalité sont définis :

- « **l'intermodalité capillaire** » permet de drainer des zones de résidence (émettrices de trafic) situées en milieu rural ou en agglomération de taille moyenne et de répondre aux besoins d'une mobilité quotidienne ;
- « **l'intermodalité urbaine** » permet d'interconnecter le fer avec les réseaux urbains de grandes villes.

Au vu des clients, l'intermodalité est indispensable. Les Régions en sont conscientes. Seulement, elles ne sont AO que pour le transport ferroviaire régional. Elles doivent donc travailler en collaboration avec d'autres collectivités (ex : Départements et Agglomérations...). Il est nécessaire d'établir des partenariats de travail au sein même d'une Région : pour un même parcours, il est possible d'emprunter un TER et un bus interurbain.

Dans le cadre de l'intermodalité, la conception et les abords des gares sont réhabilités (accès piétonniers, stationnement pour les 2 roues, continuité avec les transports en commun...). Entre 1997 et 2002, près de 400 gares ont été rénovées. Dans le même temps, certaines Régions ont réévalué la pertinence des points d'arrêts ferroviaires. Cela a été fait en fonction de leur utilisation réelle, de la nécessité d'accélérer les dessertes et des possibilités offertes par la route. Par exemple, en Région Rhône-Alpes, plus de 70 points d'arrêts peu utilisés ont été supprimés. Cela a permis d'améliorer la gestion de capacités des infrastructures ferroviaires. Des réflexions sont engagées également en Midi-Pyrénées. L'étude des PAFF doit en effet traiter cette problématique.

L'intermodalité s'exerce également avec la tarification intermodale facilitant l'usage du TER et des transports urbains grâce à l'utilisation d'un titre unique. Comme mentionné dans les Conventions, les Régions ont la possibilité de créer de nouveaux titres (abonnements de travail, étudiants, tourisme... ou des titres permettant l'intermodalité). Même si cet effort de combiner le réseau TER avec les réseaux urbains a porté ses fruits par une hausse des clients, cette tarification intermodale encore expérimentale n'a pas toujours permis des avancées significatives améliorant la synergie entre transports urbains et régionaux : tarification intégrée, billettique... Il faut tout de même noter la réussite du cadencement de la ligne Toulouse – Auch dont le tronçon Arènes – Colomiers est inclus dans la desserte de l'agglomération toulousaine (un client peut voyager en TER jusqu'à Colomiers avec un titre de transport urbain).

« L'intermodalité capillaire » est nécessaire pour les habitants des zones rurales ou des pôles urbains de second rang. En effet, cela faciliterait leurs modes de vie centrés sur l'usage de la voiture.

La SNCF et les Régions ont également engagé des réflexions sur une offre combinant le TER et le vélo.

iii. La coopération entre Régions et autres autorités organisatrices (urbaines par exemple) est prometteuse pour le TER

De nombreuses Régions ont conçu des produits tarifaires impliquant les AO urbaines (ex : abonnements étudiants, de travail...). Par exemple, les Pays de la Loire ont mis en place Atlan'TER : un produit combinant TER et transport urbain de la ville d'origine et/ou de destination du trajet effectué.

Un projet unissant la Région avec les autres AO (urbaines, départementales) concerne la Région Rhône-Alpes. Il est envisagé de fusionner les tarifications régionales et urbaines dans un système de zones tarifaires (du même type qu'en Ile-de-France).

iv. La régionalisation favorise la vie démocratique

Avec la réforme, des instances ont été mises en place : comités de ligne, comités de pôles, comités régionaux... Toutes ces démarches permettent de développer la démocratie locale. Et puis, la Région peut avoir les remarques ou suggestions de la part des usagers d'une ligne afin d'adapter au mieux l'offre TER.

v. L'amélioration de la qualité d'offre du TER

L'achat de nouveaux matériels TER symbolise également le dynamisme que souhaitent donner les Régions pour le transport ferroviaire. A l'horizon 2007, un tiers du parc sera renouvelé et un autre tiers sera modernisé.

La SNCF s'engage sur des objectifs de qualité d'offre auprès de la Région. Ces engagements sont contractualisés dans la Convention et font l'objet d'un système de bonus/malus.

Un des critères de qualité est l'information en situation normale et perturbée. La SNCF a donc lancé un site internet dédié au TER qui informe les internautes des produits TER proposés, des horaires, etc... et permet d'obtenir des informations sur l'état du trafic.

Dans certaines régions (ex : Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Rhône-Alpes), un centre d'appels téléphoniques, appelé Contact TER, a été créé. Les clients peuvent appeler des téléconseillers pour obtenir tout genre d'information : horaires, prix, informations sur le trafic, etc... En Région Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées, afin de faciliter la mobilité, les clients peuvent être prévenus par SMS des perturbations éventuelles sur leur ligne TER.

Afin de garantir la meilleure qualité de ses services, la SNCF s'est lancée dans la certification de lignes appelée en interne « Cali'TER ». Depuis 2000, plusieurs lignes sont certifiées par l'AFNOR : Saint Gervais - Vallorcine, Toulouse - Latour de Carol, Strasbourg - Bâle... La certification aborde plusieurs points : l'information, la propreté des trains, la régularité du trafic, etc...

La sûreté fait partie également de la qualité de service pour les clients. Les Régions étant prêtes à lutter contre l'insécurité établissent des partenariats avec l'Etat, la SNCF, la police, les intervenants sociaux... Des plans d'actions pluriannuels pour améliorer la sûreté dans les gares et les trains s'ajoutent aux contrats locaux de sécurité (CLS) avec les différentes autorités locales, les Préfectures et autres secteurs sociaux. La SNCF a lancé sa LAF (Lutte Anti-Fraude) et organise régulièrement des accueils-embarquements³³ encadrés par la police ferroviaire.

9. Difficultés rencontrées

Même si la régionalisation a été bénéfique au vu de la hausse de trafic, des difficultés sont apparues.

i. Des difficultés de coopération entre VFE (ex-Grandes Lignes) et TER

VFE a une vocation de transport interrégional. Quant au TER, les relations sont intra-régionales³⁴. Aussi, leurs logiques économiques sont différentes : VFE n'obtient aucune subvention contrairement au TER.

Des difficultés sont apparues entre VFE et les Régions concernant certaines relations interrégionales, le plus souvent sur des trajets couvrant deux régions. Ces trains relèvent en effet de plusieurs logiques de déplacement : une logique interrégionale sur des parcours moyens et une logique de parcours purement régionale.

De même, VFE a souhaité donné à ces trains une logique de transport à long parcours, en limitant le nombre d'arrêts et en améliorant le « service ». Cela a permis des accélérations et un meilleur confort de voyages au détriment de transports purement régionaux jusque là effectués sur ces trains.

³³ Il s'agit de filtrer l'accès au train par les agents SNCF qui contrôlent si le client est détenteur d'un billet composé pour le train filtré.

³⁴ Il s'agit d'une généralité. Quelque soit la région, les TER assurent des missions interrégionales mais dans une moindre mesure.

Les conflits liés à deux logiques commerciales ont abouti à la création de l'activité TIR, qui a en charge de réorganiser et de rentabiliser les dessertes interrégionales (ex : Nantes – Bordeaux, Toulouse – Bayonne...). C'est l'activité TIR qui est devenue l'interlocuteur des Régions sur le devenir de ces dessertes.

Le périmètre de VFE est maintenant limité aux circulations TGV, TéoZ et trains de nuit Lunéa.

ii. Des difficultés financières

En 2002, les Régions se sont vues allouées un budget de 1,5 milliards d'€2002. Selon elles, ce budget est insuffisant d'autant plus que les dépenses augmentent pour différentes raisons :

- les péages RFF augmentent chaque année ;
- la SNCF supprime des arrêts des trains GL voire parfois des trains dont la rentabilité est insuffisante. Cela oblige en quelque sorte à mettre en place un TER de substitution payé par la Région.

iii. Les inégalités entre les Régions

Toutes les Régions n'ont pas les mêmes volontés et possibilités de développement du TER. Toutes n'ont pas les mêmes moyens financiers car leurs fonds propres diffèrent. Ainsi des Régions comme Rhône-Alpes pourront développer l'offre TER mais l'évolution de l'offre en région comme Limousin sera plus difficile.

iv. La régionalisation reste disjointe de la politique d'infrastructures

Les Régions développent l'offre : nouveaux services, nouvelles dessertes et nouveaux matériels. Hors, la qualité de service dépend également de l'infrastructure existante. Et aujourd'hui, un retard dans l'entretien du réseau a été pris et sur certaines zones, les performances des nouveaux matériels sont « bridées » en raison d'une infrastructure vieillissante.

Un autre problème posé concerne les péages RFF. En effet, en 2002, ils représentent 11 % du coût des TER. Ce coût est variable entre les zones urbaines et les zones rurales. Et les péages augmentent surtout en zones urbaines ; ce qui freine en quelque sorte le développement du TER sur les aires périurbaines.

10.L'avenir de la régionalisation

Le transport ferroviaire régional doit poursuivre son développement.

Il n'en reste pas moins que le TER a de l'avenir. Afin de capter toujours plus de clients au détriment de la voiture, le TER devra continuer à se développer et à innover dans les services rendus afin d'être de plus en plus attractif. Cela s'est révélé par la satisfaction des clients lors de la mise en service de nouveaux matériels. Les Régions ne peuvent plus se contenter de gérer le TER au jour le jour. Elles doivent prendre l'initiative de projets innovants avec la SNCF pour le transport ferroviaire régionale comme elles l'ont déjà commencé : évolutions des matériels roulants, développement de l'intermodalité au moyen d'un titre unique TER/Transports urbains, nouveaux systèmes d'informations (ex : Informations Lignes Accueil, RadioLignes, Contact TER, etc...), prise en compte des personnes à mobilité réduite, etc... D'autres domaines d'action sont envisageables : lutte contre la fraude, développement du transport ferroviaire dans les zones rurales...

Les transports (notamment ferroviaires et urbains) participent au concept de développement durable. Cette notion est abordée dans le Livre Blanc de la Commission Européenne sur les transports. Ce dernier fixe l'objectif de diminuer les effets externes des transports et préconise entre autres le développement des transports intermodaux.

Le concept de développement durable va s'amplifier au vu des dérèglements climatiques et par la sensibilisation des populations à cet aspect. Les orientations prises au niveau

européen devront être relayées et concrétisées au niveau régional pour en voir leurs applications. Pour cela, par leur proximité, les Régions devront lancer des débats d'actions futures entre citoyens, entreprises, associations et politiques. Ces débats permettront d'avoir des réflexions à long terme et d'avoir une approche « système » du transport (cohérence et complémentarité entre les réseaux de transport). Cela sera très utile pour les zones urbaines et périurbaines dont la desserte des personnes va nécessiter une politique à long terme devant la montée de la pollution. Plusieurs sujets devront être abordés pour cela : les péages ferroviaires, le prix payé par le client, les politiques de dissuasion de l'usage de la voiture, la mise en place de transports propres, l'évolution de l'urbanisme en fonction des transports collectifs...

En tenant compte de l'approche « système » des transports, certaines Régions ont associée les Schémas Régionaux de Transport et les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT).

Les Régions doivent être associées à la politique d'infrastructures ferroviaires. Les nouveaux matériels mis en place par les Régions nécessitent des infrastructures adéquates. Avec le développement des périphéries des villes, les Régions et les agglomérations vont devoir contribuer à la maîtrise de l'utilisation des infrastructures ferroviaires (répartition de leurs capacités entre le TER, le tram-train éventuel, les trains GL, etc...). Il est nécessaire que l'Etat respecte les engagements inscrits dans le contrat de plan Etat/Région qui amorce l'implication des Régions dans la politique d'infrastructures.

Le système ferroviaire français est endetté et cela ne favorise pas son développement. De plus, la hausse des péages ne favorise pas le déploiement du transport ferroviaire en raison de l'augmentation des coûts.

Quant à la SNCF, elle doit mieux mettre en synergie ses activités TER et GL : les correspondances en gare notamment.

Aussi, dans un cadre où la coopération interrégionale est importante pour l'aménagement du territoire et un complément à la décentralisation, la SNCF recherche des solutions pour des relations traversant deux ou plusieurs Régions, telles que le Lyon - Nantes, Bordeaux - Lyon qui ont à la fois une vocation régionale, interrégionale et nationale. Ces relations se sont révélées être déficitaires et l'entreprise envisagerait leurs suppressions. Seulement, les Régions ne souhaitent pas voir ces relations retirées estimant qu'il s'agit de proposer aux clients un service public. Afin d'étudier ces relations, l'entreprise ferroviaire française a créé la branche TIR (Trains Interrégionaux), rattachée à l'activité Transport public. La branche est chargée d'étudier la restructuration et l'évolution de l'offre de ces axes. Pour cela, TIR a décidé de coopérer avec l'Etat (de par la mission nationale de ces trains) et les collectivités régionales (pour les missions régionales) autour de 4 points :

- analyse de l'existant des axes concernés ;
- réalisation d'un audit sur les comptes des lignes ;
- redéfinition de l'offre de ces axes ;
- propositions de financement de la nouvelle offre.

Figure 10 - Les lignes TIR de la SNCF



Enfin, la SNCF par son rôle important dans la régionalisation, doit :

- continuer à être force de proposition pour les Régions qui s'approprient au fur et à mesure des compétences techniques sur le transport ferroviaire ;
- gérer les diversités régionales tout en assurant une cohésion nationale ;
- continuer à clarifier ses comptes TER ; fait que les Régions ont constaté de manière positive ;
- continuer à développer le dialogue social en vu de baisser le nombre de mouvements sociaux qui affectent le TER.

11.Perspectives

Au delà des améliorations de la régionalisation et du TER, les Conventions TER arriveront à échéance fin 2007 et 2008 sera la première année d'une nouvelle Convention entre chaque Région et la SNCF. Seulement, contrairement aux Conventions actuelles où la SNCF est le seul opérateur ferroviaire, l'ouverture à la concurrence dans un cadre de directives et règlements européens, pourrait être mise en vigueur en 2008 et tout opérateur ferroviaire serait alors en mesure de répondre à des appels d'offre lancés par les Régions. Les appels d'offre seront sans doute par lots (un lot comprendra une ou plusieurs lignes TER). Le choix de l'opérateur s'effectuerait alors en fonction du coût des propositions de chacun d'entre eux. Après chaque appel d'offre, les Régions

sélectionneraient l'opérateur présentant la meilleure qualité de service avec des coûts les plus compétitifs. Pour cela, les Régions feront pression afin de faire baisser toujours plus la facture. D'ors et déjà, comme il l'a déjà été évoqué, un système de bonus/malus est instauré mettant en évidence la responsabilité de la SNCF pour les prestations de service TER.

La SNCF doit donc se préparer à la concurrence sur le transport public. Elle doit être compétitive en termes de coûts et notamment optimiser sa production (utilisation des rames avec la politique « Défi Matériel » et utilisation des sillons, opérations de maintenance, etc...).

Aussi, la SNCF a fait évoluer son organisation des Directions Régionales. L'objectif est renforcer davantage l'entreprise au sein de chaque région, pas seulement pour le TER ou Transilien pour l'Ile-de-France mais également pour les activités de management et de sécurité, etc...

Elle évolue aussi et se prépare à la concurrence (dans un cadre d'appels d'offres par lots) puisque l'entreprise a mis en place des managers de ligne. Ils sont mobilisés autour d'objectifs de qualité de service à bord des trains ou dans les gares et d'objectifs de trafic. Ils sont responsables des résultats de leur ligne TER : qualité de la production, développement du chiffre d'affaires, relations avec les élus locaux, amélioration de l'intermodalité... Ils travaillent en coordination avec les établissements de production intervenant sur leur territoire pour le suivi des prestations convenues, la mise en place d'actions correctrices et les retours d'expérience.